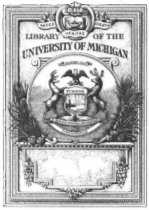
BULLETIN DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR CHEMINS DE FER

Digitized by Google



Digitized by Google
OTTO HARRASSOWITZ

BULLETIN

DES

Transports internationaux par Chemins de fer

PUBLIÉ

par l'Office central à Berne.

Zeitschrift

für den

Internationalen Eisenbahntransport

herausgegeben

von dem Zentralamt in Bern.

1899

D

Digitized by Google

Digitized by Google

Zeitschrift

für den

Internationalen Eisenbahntransport

herausgegeben

von dem Central-Amt in Bern

VII. Band

Jahrgang 1899

Bern
Buchdruckerei Stämpfli & Cie.
1899

Digitized by Google

Digitized by Google

C.S.
Linn.
10-31-27
15146

Inhaltsverzeichnis

des

siebenten Jahrganges der Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport.

(Die den einzelnen Gegenständen angefügten Ziffern bezeichnen die entsprechenden Seiten.)

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.

Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen Anwendung findet; Änderungen 1, 67, 139, 287, 345, 437, 501, 569, 631, 698, 752.

Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1895 zum Internationalen Uebereinkommen 73.

Gesetze und Vollzugsverordnungen.

Verzeichnis der Gegenstände, auf welche das Internationale Uebereinkommen keine Anwendung findet 5, 6, 7, 211, 346, 438, 503, 571, 698.

Erleichternde Bestimmungen für den wechselseitigen Eisenbahnverkehr 141, 440, 504, 632.

Lieferfristen im internationalen Verkehr, Zuschlagsfristen 74, 80, 145, 289, 572, 696, 753.

Rückgriff der Eisenbahnen unter sich 7.

Behandlung der Frachtreklamationen 9.

Übereinkommen über das Verfahren zwischen den russischen Eisenbahnen bei der Prüfung von Reklamationen, welche aus den Transporten des direkten Verkehrs hervorgehen 10.

Transport von lebenden Fischen, Fischbrut und Fischeiern auf den österreichischen Eisenbahnen 14.

Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands, Anlage B 81, 146, 292, 505, 697.

Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen 82, 214, 305, 347, 575.

Tiertransporte auf den Eisenbahnen 83.

Übereinkommen betreffend den direkten Verkehr zwischen den russischen Eisenbahnen 88, 220.

Bestimmungen über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei der Beförderung auf Eisenbahnen in Deutschland 146, 572.

Betriebsreglement des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen 150, 292.

Organisation des Aufsichtsdienstes für die Eisenbahnen Italiens 212.

Berechnung des natürlichen Gewichtsverlustes der auf den russischen Eisenbahnen beförderten Güter 214.

Privatverbindungsgeleise in Ungarn 216.

Reglement für die Beförderung von gefährlichen und ekelerregenden Gegenständen auf den Eisenbahnen in Frankreich 293, 573.

Festsetzung des Ausnahmetarifs für gewisse Transporte auf den französischen Eisenbahnen 299.

Prüfung der Transportgefässe für flüssige oder verdichtete Gase 507, 510, 575.

Technische Einheit im Eisenbahnwesen 575.

Allgemeine einheitliche Klassifikation der Frachtgüter in Frankreich 632.

Reglement betreffend den Verkehr mit Automobilwagen auf öffentlichen Wegen in Frankreich 698.

Lieferfristen für die zur Beförderung auf Eisenbahnen aufgegebenen Güter in Russland 705.

Aus dem Geschäftskreis des Central-Amtes 16, 181, 313, 476, 634, 706.

Schiedsgerichtliche Entscheidung des Central-Amtes 17.

Abhandlungen.

Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie 305, 386, 440, 635.

Die italienischen Eisenbahnen 449.

Die russischen Eisenbahnen 576.

Erlöschen der Ansprüche des Transportgebers aus dem Frachtvertrag 707.

Central-Amt.

Personal-Etat 393.

Rechtsprechung in den verschiedenen Staaten 21, 93, 184, 232, 316, 394, 476, 522, 594, 647, 710, 759.

Verschiedene Mitteilungen 30, 101, 194, 241, 326, 403, 484, 525, 602, 654, 718, 765.

Bücherschau 103, 194, 263, 329, 404, 485, 529, 607, 665, 725, 780.

Neue Tarife und Tarifnachträge 35, 106, 196, 267, 333, 409, 487, 533, 609, 669, 727, 781.

Statistische Nachrichten 44, 114, 208, 280, 340, 432, 491, 541, 611, 691, 734, 799.

Digitized by Google

Digitized by Google

Januar 1899.

Zeitschrift

für den

Internationalen Eisenbahntransport

herausgegeben

von dem Central-Amt in Bern.

N° 1.

VII. Jahrgang.

ABONNEMENTS

UN AN (12 fascicules):

Suisse . . . . . frs. 8.50
Pour tous les autres pays de l'Europe . . . . . „ 10.—

SIX MOIS (6 fascicules):

Suisse . . . . . frs. 4.25
Pour tous les autres pays de l'Europe . . . . . „ 5.—

Les abonnements sont reçus à l'*administration du bulletin* de l'office central des transports internationaux par chemins de fer, ainsi que dans les *bureaux de poste* et les *librairies* de tous les pays (à *Paris*: librairies *Chaix* et *Le Soudier*). — On est prié d'adresser les paiements à l'administration: *Imprimerie Stæmpfli & Cie.* à *Berne*.

Sommaire. Convention internationale: Modifications à la liste des chemins de fer, p. 1. — **Lois et mesures administratives:** Liste des objets auxquels la C. I. n'est pas applicable, p. 5; Recours en garantie des chemins de fer entre eux, p. 7; Traitement des demandes de détaxe dans le trafic international par chemins de fer, p. 9; Convention entre les chemins de fer russes concernant l'examen de réclamations, p. 10; Transport des poissons vivants en Autriche, p. 14. — **Questions traitées par l'office central:** Nouvelle édition de la loi générale des chemins de fer russes, p. 16. — **Sentences arbitrales de l'office central**, p. 17. — **Jurisprudence dans les différents Etats**, p. 21. — **Nouvelles diverses**, p. 30. — **Nouveaux tarifs et suppléments de tarifs**, p. 35. — **Statistique**, p. 44.

Abonnemente.

Für ein Jahr (12 Hefte):

Für die Schweiz . . . . . Fr. 8.50
Für alle übrigen europäischen Länder . . . . . „ 10.—

Für ein halbes Jahr (6 Hefte):

Für die Schweiz . . . . . Fr. 4.25
Für alle übrigen europäischen Länder . . . . . „ 5.—

Abonnemente nehmen entgegen: die *Expedition der Zeitschrift* für den internationalen Eisenbahntransport, sowie die *Postämter* und *Buchhandlungen* aller Länder (in *Paris* die Buchhandlungen *Chaix* und *Le Soudier*). — Zahlungen für Abonnemente bittet man per Postmandat an die Expedition: *Buchdruckerei Stämpfli & Cie.* in *Bern*, zu senden.

Inhaltsverzeichnis. Internationales Uebereinkommen: Änderungen in der Liste der Eisenbahnen, S. 1. — **Gesetze und Vollzugs-Verordnungen:** Verzeichnis der Gegenstände, auf welche das I. U. keine Anwendung findet, S. 5; Der Rückgriff der Eisenbahnen unter sich, S. 7; Behandlung von Fracht-Reklamationen im internationalen Eisenbahnfrachtverkehr, S. 9; Russische Eisenbahnen: Übereinkommen betr. die Prüfung von Reklamationen, S. 10; Transport von lebenden Fischen etc. in Oesterreich, S. 14. — **Aus dem Geschäftskreise des Central-Amtes:** Publikation einer neuen Ausgabe des allgemeinen Statuts der russischen Eisenbahnen, S. 16. — **Schiedsgerichtliche Entscheidung des Central-Amtes**, S. 17. — **Rechtsprechung in den verschiedenen Staaten**, S. 21. — **Verschiedene Mitteilungen**, S. 30. — **Neue Tarife und Tarifnachträge**, S. 35. — **Statistische Nachrichten**, S. 44.

Convention internationale.

Modifications à la liste des chemins de fer[1]).

Allemagne. Par note du 28 décembre 1898, l'office impérial des chemins de fer, à Berlin, a fait savoir à l'office central que le chemin de fer secondaire de Achern à Ottenhöfen, ouvert le 3 septembre 1898, doit être soumis à la convention internationale du 14 octobre 1890 sur le transport de marchandises par chemins de fer.

En conséquence, la modification suivante doit être apportée à la liste des lignes de chemins de fer auxquelles s'applique la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer (V^e^ édition du 1er janvier 1898), sous la rubrique

[1]) La liste établie par l'office central concernant les modifications survenues dans le courant de 1898 n'a pu être encore terminée, les communications que nous attendons d'un Etat relatives à quelques voies ferrées dont l'ouverture a dû avoir lieu vers la fin de l'année ne nous étant pas encore parvenues.

Internationales Uebereinkommen.

Änderungen in der Liste der Eisenbahnen[1]).

Deutschland. Mit Note vom 28. Dezember 1898 hat das Reichs-Eisenbahn-Amt in Berlin dem Central-Amte mitgeteilt, dass die am 3. September 1898 eröffnete Nebenbahn von Achern nach Ottenhöfen dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 unterstellt werden soll.

Hiernach ist in der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr Anwendung findet (V. Ausgabe vom 1. Januar 1898), unter

[1]) Die vom Central-Amt bearbeitete Zusammenstellung der im Laufe des Jahres 1898 stattgefundenen Änderungen in der Liste hat noch nicht abgeschlossen werden können, da die von einem Staat in Aussicht gestellten weiteren Mitteilungen betreffend einige Eisenbahnstrecken, deren Eröffnung gegen Ende des Jahres zu gewärtigen war, noch ausstehen.

Digitized by Google

Allemagne

A. II. Chemins de fer privés exploités par des compagnies privées

il faut **ajouter**:

10a¹ Chemin de fer secondaire Achern-Ottenhöfen.

L'exploitation du chemin de fer secondaire Achern-Ottenhöfen est dirigée par son comité à Fribourg en Br.

L'entrée effective du nouveau chemin de fer secondaire dans le service des transports internationaux aura lieu un mois après la date de la présente circulaire. (Circulaire n° 159 du 31 décembre 1898.)

Belgique. Par note du 16 décembre 1898, le ministère des chemins de fer, postes et télégraphes, à Bruxelles, a informé l'office central que la section belge de la ligne de *Liège-Maestricht* fera, à partir du 1er janvier prochain, *partie intégrante du réseau de l'Etat belge.*

La ligne précitée, appartenant à ce réseau, restera soumise sans interruption à la convention internationale du 14 octobre 1890 sur le transport de marchandises par chemins de fer. Par contre, il y a lieu de la **rayer** *comme exploitation autonome* dans la liste des lignes exploitées par des administrations belges (n° 4). (Circulaire n° 158 du 21 décembre 1898.)

Hongrie. Par ordre du ministre royal hongrois du commerce, l'inspection générale royale des chemins de fer et de la navigation, à Budapest, a fait savoir à l'office central, par note du 7 décembre 1898, que le *chemin de fer d'intérêt local Bicske — Székesfehérvár — Sárbogárd,* exploité par l'administration des chemins de fer de l'Etat hongrois, et dont le tronçon Bicske-Székesfehérvár, d'une longueur de 50 km 130 a été ouvert le 22 novembre 1898, doit être soumis à la convention internationale du 14 octobre 1890 sur le transport de marchandises par chemins de fer.

Le nouveau chemin de fer d'intérêt local faisant partie du réseau exploité par l'administration des chemins de fer de l'Etat hongrois, dont toutes les lignes — sauf celles expressément désignées dans

Deutschland

A. II. Privateisenbahnen unter eigener Verwaltung

nachzutragen:

10a¹. Achern-Ottenhöfener-Nebenbahn.

Der Betrieb der Achern-Ottenhöfener Nebenbahn wird von ihrem Vorstande in Freiburg i. Br. geleitet.

Der wirkliche Eintritt der neuen Nebenbahn in den internationalen Transportdienst erfolgt einen Monat nach dem Datum des gegenwärtigen Benachrichtigungsschreibens. (Cirkular Nr. 159 vom 31. Dezember 1898.)

Belgien. Mit Note vom 16. Dezember 1898 hat das Ministerium der Eisenbahnen, Posten und Telegraphen in Brüssel dem Central-Amte mitgeteilt, dass die belgische Linie der *Eisenbahn Lüttich-Maestricht,* vom 1. Januar nächsthin an, einen *integrierenden Bestandteil des Netzes der Belgischen Staatsbahnen* bilden werde.

Als Bestandteil dieses Netzes wird die bezeichnete Linie dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 ohne Unterbrechung unterstellt bleiben. Dagegen ist dieselbe *als selbständige Unternehmung* in der Liste der von belgischen Verwaltungen betriebenen Bahnen und Bahnstrecken (Nr. 4) zu **streichen.** (Cirkular Nr. 158 vom 21. Dezember 1898.)

Ungarn. Im Auftrage des kgl. ungarischen Handelsministers hat die kgl. ungarische Generalinspektion für Eisenbahnen und Schiffahrt in Budapest, mit Note vom 7. Dezember 1898 dem Central-Amte mitgeteilt, dass die im Betriebe der kgl. ungarischen Staatsbahnen stehende *Lokalbahn Bicske — Székesfehérvár — Sárbogárd,* deren 50,130 km lange Teilstrecke Bicske-Székesfehérvár am 22. November 1898 eröffnet wurde, dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 unterstellt worden ist.

Da die neue Lokalbahn der Betriebsverwaltung der kgl. ungarischen Staatsbahnen untersteht und das von dieser betriebene Netz — soweit nicht einzelne Teile in der Liste ausdrücklich ausge-

Digitized by Google

la liste des lignes de chemins de fer auxquelles s'applique la convention — sont régies par cette dernière, une modification à ladite liste n'est pas nécessaire. Pour le même motif, l'entrée effective de la nouvelle ligne dans le service des transports internationaux doit être comptée du jour de son ouverture au trafic. (Circulaire n° 157 du 15 décembre 1898.)

— Par ordre du ministre royal hongrois du commerce, l'inspection générale royale des chemins de fer et de la navigation, à Budapest, a fait savoir à l'office central, par note du 5 janvier 1899, que les lignes de chemins de fer hongroises nouvellement ouvertes et désignées ci-après ont été soumises à la convention internationale du 14 octobre 1890 sur le transport de marchandises par chemins de fer :

1° le *chemin de fer d'intérêt local à voie étroite Nagy-Becskerek—Zsombolya*, exploité par les chemins de fer d'intérêt local de Torontál et dont le tronçon Nagy-Becskerek-Bégapart—Uj-Zsombolya a été ouvert le 20 octobre 1898 ;

2° les lignes de chemins de fer *Szécsány—Számos—Alibunári* et *Számos—Antalfalva* des chemins de fer d'intérêt local de Torontál, ouvertes le 25 novembre 1898 ;

3° le *chemin de fer d'intérêt local dans la vallée de l'Arva*, exploité par le chemin de fer Kaschau-Oderberg et dont le tronçon Kralován-Arvaváralja a été ouvert le 4 décembre 1898 ;

4° le *chemin de fer d'intérêt local Püspök-Ladány—Füzes-Gyarmat*, ouvert le 9 décembre 1898 et exploité par l'administration des chemins de fer de l'Etat hongrois, et

5° le *chemin de fer d'intérêt local à voie étroite Segesvár—Szentágota*, ouvert le 17 novembre 1898 et exploité par sa propre administration.

Les chemins de fer d'intérêt local énumérés aux n°s 2-4 ne nécessitent pas une modification de la liste des lignes de chemins de fer, car le réseau entier des administrations qui les exploitent est, sauf les exceptions formellement indiquées, déjà régi par la convention internationale. Par contre, il y a lieu d'inscrire dans la liste, comme administration autonome, le chemin de fer d'intérêt local désigné au n° 5 et l'inspection générale royale a

schlossen sind — dem Uebereinkommen überhaupt angehört, ist eine Änderung der Liste der diesem Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnstrecken nicht erforderlich. Aus dem gleichen Grunde ist der Eintritt der neuen Strecke in den internationalen Transportdienst vom Tage ihrer Betriebseröffnung an zu rechnen. (Cirkular Nr. 157 vom 15. Dezember 1898.)

— Im Auftrage des kgl. ungarischen Handelsministers hat die kgl. ungarische Generalinspektion für Eisenbahnen und Schiffahrt in Budapest mit Note vom 5. Januar 1899 dem Central-Amte mitgeteilt, dass die nachbenannten neu eröffneten ungarischen Eisenbahnlinien dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 unterstellt worden sind :

1. die im Betriebe der Torontáler Lokalbahnen stehende *schmalspurige Lokalbahn Nagy-Becskerek—Zsombolya*, deren Teilstrecke Nagy-Becskerek-Bégapart—Uj-Zsombolya am 20. Oktober 1898 eröffnet worden ist ;

2. die am 25. November 1898 eröffneten Linien *Szécsány—Számos—Alibunári* und *Számos—Antalfalva* der Torontáler Lokalbahnen ;

3. die im Betriebe der Kaschau-Oderberger Bahn stehende *Lokalbahn im Arvathal*, deren Teilstrecke Kralován-Arvaváralja am 4. Dezember 1898 eröffnet worden ist ;

4. die am 9. Dezember 1898 eröffnete und im Betriebe der kgl. ungarischen Staatsbahnen stehende *Lokalbahn Püspök-Ladány—Füzes-Gyarmat*, und

5. die im eigenen Betriebe stehende und am 17. November 1898 eröffnete *schmalspurige Lokalbahn Segesvár—Szentágota*.

Hinsichtlich der unter 2 bis 4 aufgezählten Lokalbahnen ist eine Änderung der Eisenbahnliste nicht erforderlich, da das gesamte Netz der betriebsführenden Verwaltungen, soweit nicht einzelne Teile ausdrücklich ausgeschlossen sind, dem Internationalen Uebereinkommen bereits unterstellt ist. Dagegen ist die unter Nr. 5 bezeichnete Linie als selbständige Bahn in die Liste einzutragen, und hat die kgl. Generalinspektion das Central-Amt

demandé à l'office central de modifier dans la liste la désignation des chemins de fer d'intérêt local de Torontal, en tenant compte de ce que la ligne inscrite au n° 1 est exploitée par lesdits chemins de fer.

En conséquence, les modifications suivantes doivent être apportées à la liste des lignes de chemins de fer auxquelles s'applique la convention internationale du 14 octobre 1890 sur le transport de marchandises par chemins de fer (V^e^ édition du 1er janvier 1898), sous la rubrique :

II. Hongrie.

Toutes les lignes exploitées par les administrations de chemins de fer et les sociétés ayant leur siège en Hongrie ou en Autriche,

il faut **modifier** le chiffre 14 comme suit :

14. *Chemins de fer d'intérêt local de Torontál, y compris les chemins de fer d'intérêt local exploités par eux,*

et **ajouter** à la suite du chiffre 15 :

16. *Chemin de fer d'intérêt local à voie étroite Segesvár-Szentágota.*

L'entrée effective du chemin de fer nouvellement inscrit au n° 16, dans le service des transports internationaux, aura lieu un mois après la date de la présente circulaire. Pour les autres lignes nouvelles, qui sont exploitées, comme il a été dit, par des administrations auxquelles la convention internationale est déjà applicable, l'entrée dans le service des transports internationaux doit être datée du jour de leur ouverture au trafic. (Circulaire n° 161 du 13 janvier 1899.)

Pays-Bas. Par note du 4 janvier 1899, le ministère du waterstaat, du commerce et de l'industrie, à la Haye, a informé l'office central que la partie néerlandaise du *chemin de fer de Liège à Maestricht* est exploitée à partir du 1er janvier 1899 par la *compagnie pour l'exploitation de chemins de fer de l'Etat néerlandais.*

En conséquence, la liste des lignes de chemins de fer auxquelles s'applique la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer (V^e^ édition du 1er janvier 1898), a subi les modifications suivantes :

ersucht, von der Übernahme der unter Nr. 1 bezeichneten Linie in den Betrieb der Torontáler Lokalbahnen in einer entsprechenden redaktionellen Form Notiz zu nehmen.

Demgemäss ist in der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 Anwendung findet (V. Ausgabe vom 1. Januar 1898), unter der Rubrik

II. Ungarn.

Sämtliche Linien, welche durch die Bahnverwaltungen und Gesellschaften mit dem Sitz in Ungarn oder in Oesterreich betrieben werden,

die Ziffer 14 in nachstehender Weise **abgeändert**:

14. *Torontáler Lokalbahnen und die im Betriebe derselben stehenden Lokalbahnen,*

und nach Ziffer 15 **neu aufgenommen** worden :

16. *Schmalspurige Lokalbahn Segesvár-Szentágota.*

Der wirkliche Eintritt in den internationalen Transportdienst der unter 16 neu aufgenommenen Eisenbahn erfolgt gemäss Art. 58, Absatz 2, des Internationalen Uebereinkommens nach einem Monat vom Datum des gegenwärtigen Benachrichtigungsschreibens an. Für die übrigen neuen Linien ist der Eintritt in den internationalen Transportdienst vom Tage ihrer Eröffnung an zu rechnen, weil sie, wie schon bemerkt, im Eigentum bezw. Betrieb solcher Verwaltungen stehen, auf welche das Internationale Uebereinkommen bereits Anwendung findet. (Cirkular Nr. 161 vom 13. Januar 1899.)

Niederlande. Mit Note vom 4. Januar 1899 hat das Ministerium für Wasserbauten, Handel und Industrie im Haag dem Central-Amte zur Kenntnis gebracht, dass der niederländische Teil der *Eisenbahn Lüttich-Maestricht*, vom 1. Januar 1899 an von der *Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen* betrieben wird.

Demgemäss hat die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr Anwendung findet (V. Ausgabe vom 1. Januar 1898), nachstehende Berichtigungen erfahren :

Pays-Bas.

B. Tronçons exploités ou co-exploités par des administrations étrangères.

Dans la partie II « *Administrations belges* », le numéro 14 est **rayé.**

Belgique.

Le chiffre « 14 » figurant à la suite de « Pays-Bas » dans la **Remarque** inscrite à la fin de la liste des chemins de fer belges est **supprimé.** (Circulaire n° 160 du 12 janvier 1899.)

Niederlande.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

In der Abteilung II « *Belgischer Verwaltungen* » ist die Nummer 14 **gestrichen.**

Belgien.

In der **Anmerkung** am Schlusse der Aufzählung der belgischen Eisenbahnen ist in der Zeile « Niederlande » die Ziffer « 14 » **gestrichen.** (Cirkular Nr. 160 vom 12. Januar 1899.)

Lois et mesures administratives.

Liste des objets auxquels la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer n'est pas applicable.

(Convention internationale, art. 2.)

IXe supplément

(du 23 décembre 1898).

Objets qui, par leurs dimensions, leur poids ou leur conditionnement, ne se prêteraient pas au transport, à raison du matériel et des aménagements, même d'un seul des chemins de fer dont le concours est nécessaire pour l'exécution du transport.

Danemark.

Il résulte d'une communication de la direction générale des chemins de fer de l'Etat à Copenhague, en date du 17 décembre 1898, que les informations insérées dans la circulaire du 5 septembre 1898 de l'office central [1]), au sujet de la **pression sur essieu admise** sur les lignes de chemins de fer de l'Etat danois doivent être complétées et modifiées ainsi qu'il suit:

1. Entre Nyborg-Strib et Vamdrup-Frederikshavn, ajouter comme nouvelle ligne:

Lignes *Linien*	Trains express *Schnellzüge* kg	Trains omnibus *Personenzüge* kg	Trains mixtes et trains de marchandises *Gemischte u. Güterzüge* kg
Lunderskov-Esbjerg	9000	11 000	11 000

2. Au lieu de Ryomgaard-Grenaa (7500 et 9400 kg), inscrire:

Strömmen-Grenaa		10 000	11 000

[1]) B. 1898 p. 570.

Gesetze und Vollzugsverordnungen.

Verzeichnis der Gegenstände, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr keine Anwendung findet.

(Art. 2 des Internationalen Uebereinkommens.)

IX. Nachtrag

(vom 23. Dezember 1898).

Gegenstände, welche wegen ihres Umfanges, ihres Gewichtes oder ihrer sonstigen Beschaffenheit, nach der Anlage und dem Betrieb auch nur einer der Bahnen, welche an der Ausführung des Transportes teilzunehmen haben, sich zur Beförderung nicht eignen.

Dänemark.

Laut einer Mitteilung der Generaldirektion der Staatsbahnen in Kopenhagen vom 17. Dezember 1898, sind die in dem Kreisschreiben des Central-Amts vom 5. September 1898 [1]) enthaltenen Mitteilungen betreffend den **zulässigen Raddruck** auf den Linien der dänischen Staatseisenbahnen wie folgt zu ergänzen beziehungsweise zu berichtigen:

1. Zwischen Nyborg-Strib und Vamdrup-Frederikshavn ist als neue Strecke einzuschalten:

Trains express *Schnellzüge* kg	Trains omnibus *Personenzüge* kg	Trains mixtes et trains de marchandises *Gemischte u. Güterzüge* kg
9000	11 000	11 000

2. An Stelle von Ryomgaard-Grenaa (7500 und 9400 kg) soll eingesetzt werden:

10 000	11 000

[1]) Z. 1898 S. 570.

3. La dénomination de la ligne Lunderskov-Struer doit être changée en: « Esbjerg-Struer » et celle de la ligne Randers-Ryomgaard, en « Randers-Strömmen ».

X^e supplément
(du 11 janvier 1899).

3° Objets dont le transport est interdit par mesure d'ordre public sur le territoire de l'un des Etats à traverser.

Autriche et Hongrie.

Par ordonnance rendue par les ministères i. r. autrichiens de l'intérieur, du commerce et des chemins de fer et par le gouvernement r. hongrois, en date du 31 décembre 1898, les dispositions suivantes, applicables à dater du jour de leur publication, ont été édictées au sujet de l'interdiction de transporter par chemins de fer et par bateaux à vapeur les imprimés que la poste ne doit pas délivrer:

§ 1.

Les imprimés qui ne doivent pas être délivrés par la poste sont, en vertu des dispositions du § 50 du règlement d'exploitation des chemins de fer du 10 décembre 1892, exclus du transport par chemins de fer.

La même disposition est applicable au transport par bateaux à vapeur.

§ 2.

Si c'est seulement après la remise d''un envoi au transport, qu'il est constaté qu'il renferme des imprimés de l'espèce désignée au § 1, l'entreprise de transport doit retenir l'envoi ou la partie litigieuse de celui-ci et notifier le fait à l'autorité politique, ou si le fait se produit au siège d'une autorité de police provinciale, en informer cette dernière.

Les autorités précitées, après avoir constaté le fait, sont tenues d'aviser l'ayant droit que l'envoi en question doit, s'il le désire, être retourné à ses frais à l'étranger ou sera détruit si cette demande n'est pas formulée dans le délai de 4 semaines.

3. Die Bezeichnung der Strecke Lunderskov-Struer soll durch: « Esbjerg-Struer » ersetzt und anstatt Randers-Ryomgaard soll « Randers-Strömmen » gesetzt werden.

X. Nachtrag
(vom 11. Januar 1899).

3. Gegenstände, deren Beförderung auch nur auf einem der am Transporte beteiligten Gebiete aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist.

Oesterreich und Ungarn.

Durch Verordnung der k. k. Ministerien des Innern, des Handels und der Eisenbahnen und der k. ungarischen Regierung, vom 31. Dezember 1898, sind betreffend die Ausschliessung von Drucksachen, denen der Postdebit entzogen ist, von der Beförderung durch die Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Unternehmungen, die folgenden Bestimmungen getroffen worden, welche mit dem Tage ihrer Kundmachung in Kraft getreten sind:

§ 1.

Druckschriften, denen der Postdebit entzogen ist, sind auf Grund der Bestimmungen im § 50 des Eisenbahn-Betriebsreglements vom 10. Dezember 1892 von der Beförderung mit den Eisenbahnen ausgeschlossen.

Die gleiche Bestimmung findet auf die Beförderung mittelst der Dampfschiffahrt Anwendung.

§ 2.

Wird erst nach erfolgter Übernahme einer Sendung zum Transporte festgestellt, dass dieselbe Druckschriften der im § 1 bezeichneten Art enthält, so hat die Transport-Unternehmung die Sendung oder den zu beanstandenden Teil derselben zurückzuhalten und hiervon der politischen Behörde, oder am Sitze einer landesfürstlichen Polizeibehörde dieser letzteren die Anzeige zu erstatten.

Die genannten Behörden haben nach Aufnahme des Thatbestandes den Verfügungsberechtigten zu verständigen, dass die betreffende Sendung über seinen Wunsch auf seine Kosten nach dem Auslande rückgesendet, oder, falls ein solches Begehren innerhalb 4 Wochen nicht gestellt werden sollte, vernichtet werden wird.

§ 3.

Les prescriptions relatives à la manière de traiter les envois de cette nature dans le trafic postal ne sont pas modifiées.

XIe supplément
(du 11 janvier 1899).

Objets dont le transport est interdit par mesure d'ordre public sur le territoire de l'un des Etats à traverser.

Pays-Bas.

Il résulte d'une communication du ministère du waterstaat, du commerce et de l'industrie, à la Haye, en date du 3 janvier 1899, que *l'interdiction d'importation et de transit des solipèdes et de leur viande*, édictée par l'arrêté royal du 22 juin 1896 mentionné dans le IIIe supplément sous le chiffre 3[2] (B. 1896 p. 374), est étendue depuis le 1er janvier 1899 non seulement aux solipèdes et à leur viande provenant de la *Grande-Bretagne* et de l'*Irlande*, mais aussi à la viande de ces animaux provenant *d'autres pays*; toutefois, dans certains cas, l'importation et le transit des solipèdes et de leur viande sont permis conditionnellement.

Recours en garantie des chemins de fer entre eux[1]).

(Art. 47—54 de la C. I.)

Convention de l'union des chemins de fer belge-austro-hongroise[2]).

(En vigueur depuis le 1er janvier 1898.)

Les articles 17, 18 et 19 de cette convention, relatifs au traitement des réclamations pour perte totale ou partielle, avarie ou retard, dans le trafic belge-austro-hongrois, et le règlement des recours en garantie réciproque des administrations comprises dans l'union, renferment en substance les mêmes dispositions que celles des *art. 23, 24 et 25 de la convention de l'union des administrations des chemins de fer allemands*, articles que nous avons publiés au bulletin de 1897 p. 547 et suiv.

[1]) Suite aux communications B. 1897 p. 541; 1898 p. 133, 638.

[2]) Voir la note publiée dans le B. 1897 p. 546, au sujet de la revision à laquelle a été soumise cette convention.

§ 3.

Die für die Behandlung derartiger Sendungen im Postverkehre bestehenden Vorschriften bleiben unberührt.

XI. Nachtrag
(vom 11. Januar 1899).

Gegenstände, deren Beförderung auch nur auf einem der am Transporte beteiligten Gebiete aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist.

Niederlande.

Laut Mitteilung des Ministeriums für Wasserbau, Handel und Industrie im Haag, vom 3. Januar 1899, ist das in der im dritten Nachtrag unter Ziffer 3[2] (Z. 1896 S. 384) erwähnten königlichen Verordnung vom 22. Juni 1896 vorgesehene *Verbot der Ein- und Durchfuhr von Einhufern und deren Fleisch* vom 1. Januar 1899 hinweg nicht mehr auf *England* und *Irland* beschränkt, sondern auch auf das *aus andern Ländern* herkommende Fleisch dieser Tiere ausgedehnt; jedoch wird die Ein- und Durchfuhr von solchen Tieren und deren Fleisch in einzelnen Fällen bedingungsweise gestattet.

Der Rückgriff der Eisenbahnen unter sich[1]).

(Art. 47—54 des I. U.)

Übereinkommen im Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verband[2]).

(Wirksam vom 1. Januar 1898 hinweg.)

Betreffend die Behandlung der Ansprüche wegen gänzlichen oder teilweisen Verlustes, Beschädigung oder Verspätung im Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verband und die Regulierung des Rückgriffsverfahrens der Verbandsverwaltungen unter sich, enthält das in der Überschrift bezeichnete Übereinkommen in den Artikeln 17, 18 und 19 im wesentlichen die gleichen Bestimmungen wie das im Jahrgang 1897 dieser Zeitschrift auf Seite 547 u. ff. abgedruckte *Übereinkommen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in den Artikeln 23, 24 und 25*.

[1]) Fortsetzung der Mitteilungen Z. 1897 S. 541; 1898 S. 133, 638.

[2]) Zu vergleichen die Notiz Z. 1897 S. 546, betreffend die in Revision begriffenen Übereinkommen.

L'art. 17 ne traite toutefois que des marchandises taxées ou expédiées en service (et ne parle pas comme la convention de l'union des administrations des chemins de fer allemands des bagages et des envois en service enregistrés).

L'art. 17, 2° (1), de la convention belge-austro-hongroise ne renvoie pas seulement à l'art. 4, 1° (convention de l'union des chemins de fer allemands, art. 10, 1°), mais aussi à l'art. 5, ainsi conçu:

« *Quand la station expéditrice a omis d'apposer le timbre d'acceptation sur la lettre de voiture et qu'il y a des doutes au sujet du moment de la conclusion du contrat de transport, l'administration, dont relève le bureau de départ, est responsable vis-à-vis des administrations cessionnaires des conséquences de cette omission. Dans ce cas, s'il y a transgression du délai de livraison, les dispositions de l'article 17 (1er alinéa du 2° et alinéa II du 3°) de la présente convention, ne trouvent pas leur application.* »

Le n° (2) qui suit est dans la convention belge-austro-hongroise libellé en ces termes:

« (2) Lorsque la station de départ ou celle de destination de la dernière inscription dépend d'une administration qui n'a pas adhéré à la présente convention, la régularisation prémentionnée ne s'applique qu'aux administrations contractantes, à moins que la régularisation n'ait lieu d'après les principes de la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer ou d'après les arrangements spéciaux réglant le recours entre les administrations participant au transport. »

La disposition de la convention de l'union des administrations des chemins de fer allemands, édictée à l'art. 23, 3°, I (6), ne figure pas dans la convention belge-austro-hongroise.

La dernière phrase du 2° (1) de l'art. 24 de la convention de l'union des administrations des chemins de fer allemands porte dans la convention belge-austro-hongroise [art. 18, 2° (1)]:

« Dans tous les cas, il lui incombe de faire le nécessaire pour le paiement des indemnités, la resti-

Jedoch ist im Art. 17 überall nur von frachtpflichtigen wie frachtfreien Gütern (und nicht auch von Gepäckstücken und von kartierten Dienstgütern, wie im Übereinkommen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Art. 23) die Rede.

Im Art. 17, Ziffer 2 (1), im Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen Übereinkommen ist nicht bloss auf Art. 4, Ziffer 1 (Übereinkommen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Art. 10, Ziffer 1), sondern ferner auf Art. 5 verwiesen, welcher wie folgt lautet:

« *Hat die Versandstation die Aufdrückung des Annahmestempels auf dem Frachtbriefe unterlassen und bestehen Zweifel über den Zeitpunkt des Abschlusses des Frachtvertrags, so ist die Verwaltung, welcher die Abgangsstation angehört, den im Transporte folgenden Verwaltungen gegenüber für die Folgen dieser Unterlassung allein verantwortlich. In diesem Falle finden bei Lieferfristüberschreitung die Bestimmungen des Artikels 17 (Absatz (1) der Ziffer 2, und Absatz II der Ziffer 3) des gegenwärtigen Übereinkommens keine Anwendung.* »

Die hierauf folgende Ziffer (2) lautet im Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen Übereinkommen folgendermassen:

« (2) Wenn die Versandstation oder die Bestimmungsstation der letzten Kartierungsstrecke einer Verwaltung angehört, welche dem gegenwärtigen Übereinkommen nicht beigetreten ist, so gilt das vorstehende Verfahren nur für die am Übereinkommen beteiligten Verwaltungen, sofern die Regulierung nicht gemäss den Bestimmungen des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr oder gemäss besonderen Vereinbarungen über den Rückgriff zwischen den am Transporte beteiligten Verwaltungen stattfindet. »

Die im Übereinkommen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Art. 23, unter 3, I (6), enthaltene Bestimmung ist im Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen Übereinkommen nicht aufgenommen.

Der Schlusssatz von Ziffer 2 (1) des Art. 24 im Übereinkommen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen lautet im Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen Übereinkommen [Art. 18, Ziffer 2 (1)]:

« In allen Fällen liegt ihr ob, die Zahlung der Entschädigungen beziehungsweise Erstattung zu

tution des surtaxes et le règlement d'autres bonifications. »

L'art. 25, 1° *c* (2), de la convention de l'union des administrations des chemins de fer allemands stipule la convocation d'un « tribunal arbitral » lorsque les avis sont partagés; d'après l'art. 19, 1° *c* (2), de la convention belge-austro-hongroise, « l'affaire est portée à l'ordre du jour d'une conférence. La conférence tranche le litige à la majorité des voix ».

Enfin la convention belge-austro-hongroise ne renferme pas le dernier alinéa (6) de l'art. 25 de la convention de l'union des administrations des chemins de fer allemands.

viel erhobener Frachten und sonstiger Vergütungen zu veranlassen. »

Im Art. 25, Ziffer 1 *c* (2), des Übereinkommens im Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen ist im Falle auseinandergehender Ansichten « Schiedsgerichtliche Entscheidung » vorbehalten; nach Art. 19, Ziffer 1 *c* (2), des Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen Übereinkommens soll « der Gegenstand auf die Tagesordnung einer Konferenz gesetzt werden und entscheidet diese mit Stimmenmehrheit ».

Endlich ist im Art. 19 des Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen Übereinkommens der letzte Absatz (6) zum Art. 25 des Übereinkommens im Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen nicht enthalten.

Traitement des demandes de détaxe dans le trafic international par chemins de fer[1]).

Convention de l'union des chemins de fer belge-austro-hongroise[2]).

(En vigueur depuis le 1er janvier 1898.)

L'article 9 de cette convention, relatif aux règles à observer pour la suite à donner aux demandes de détaxe dans le trafic belge-austro-hongrois, renferme en substance les mêmes dispositions que celles édictées à *l'art. 15 de la convention de l'union des administrations des chemins de fer allemands*, article que nous avons publié au bulletin de 1897, p. 631. Il convient toutefois d'y ajouter les prescriptions suivantes:

Après 5° (7) — comp. B. 1897, p. 634 —:

« (8) Lorsque l'accord ne s'établit pas entre les administrations ayant à intervenir dans la prise à charge de la surtaxe [chiffre 2, alinéa (1) *b*, et chiffre 3, alinéa (2)], l'administration chargée du règlement du litige doit soumettre le cas à la décision d'une conférence de l'union. »

Après 12° (7) — comp. B. 1897 p. 638 —:

« (8) La régularisation des montants à payer et à recevoir par les chemins de fer de l'Etat belge a lieu par l'intermédiaire du bureau de décompte de l'union. »

[1]) Suite aux communications B. 1897 p. 629 et suiv.; 1898, p. 134.

[2]) Voir la note publiée dans le B. 1897 p. 546, concernant la revision à laquelle a été soumise cette convention.

Die Behandlung der Frachtreklamationen im internationalen Eisenbahnfrachtverkehr[1]).

Übereinkommen im Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verband[2]).

(Wirksam vom 1. Januar 1898.)

Betreffend die Behandlung der Frachtreklamationen im Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verband enthält das in der Überschrift bezeichnete Übereinkommen im Artikel 9 im wesentlichen die gleichen Bestimmungen, wie das im Jahrgang 1897 dieser Zeitschrift auf S. 631 u. ff. abgedruckte *Übereinkommen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen im Artikel 15*. Nur sind die folgenden Vorschriften noch hinzugekommen:

Nach 5 (7) — zu vergl. Z. 1897 S. 634 —:

« (8) Wenn eine Verständigung zwischen den an der Frachterstattung beteiligten Verwaltungen nicht zu stande kommt [Ziffer 2, Absatz (1) *b*, und Ziffer 3, Absatz (2)], so muss die regelnde Verwaltung den Fall der Entscheidung einer Verbandskonferenz unterbreiten. »

Nach 12 (7) — zu vergl. Z. 1897 S. 638 —:

« (8) Die Regelung der von den belgischen Staatseisenbahnen zu bezahlenden und zu erhebenden Beträge erfolgt durch Vermittlung der Verbands-Abrechnungsstelle. »

[1]) Fortsetzung der Mitteilungen Z. 1897 S. 629 u. ff., 1898 S. 134.

[2]) Zu vergleichen die Notiz Z. 1897 S. 546 betr. die in Revision begriffenen Übereinkommen.

Chemins de fer russes.

Convention concernant le mode d'examen par les chemins de fer des réclamations qui naissent des transports en trafic direct.

Elaborée par la conférence générale des délégués des chemins de fer russes et ratifiée par les ministres des finances et des voies de communication (lettre conforme du département des chemins de fer, du 30 octobre 1898, n° 19 259).

§ 1. Toutes les contestations que les chemins de fer désirent régler directement entre eux, sans intenter de procès, sont examinées suivant leur nature, dans des conférences spéciales de réclamations ou dans des commissions techniques spéciales se rattachant à la conférence générale, ainsi que par la conférence générale elle-même, en appliquant les dispositions suivantes.

§ 2. Tous les litiges entre chemins de fer qui demandent un examen technique sont soumis à la commission technique. A cette catégorie se rattachent toutes les questions concernant la convention générale sur l'emploi réciproque des wagons.

§ 3. Les conférences spéciales de réclamation, se tiennent régulièrement au moins deux fois par an et même en dehors des époques ordinaires, s'il y a accumulation d'affaires (200 au moins). La convocation de ces conférences est faite par les soins du directeur-gérant de la conférence générale, qui indique l'époque et le lieu des conférences.

§ 4. Les chemins de fer qui soumettent un litige à la conférence spéciale, sont tenus, en même temps, de communiquer les renseignements nécessaires au règlement de la question, qui se trouvent énumérés dans le formulaire y relatif, au directeur-gérant de la conférence générale qui, de son côté, fixe l'ordre du jour de la conférence spéciale et, un mois avant la réunion de celle-ci, le communique aux directions et administrations de tous les chemins de fer russes et le transmet au département des chemins de fer et à l'administration des chemins de fer de l'Etat.

§ 5. Les affaires qui sont adressées à une conférence spéciale après l'envoi de l'ordre du jour, sont inscrites à l'ordre du jour de la conférence suivante.

Russische Eisenbahnen.

Übereinkommen über das Verfahren zwischen den Eisenbahnen bei der Prüfung von Reklamationen, welche aus den Transporten des direkten Verkehrs hervorgegangen sind.

Ausgearbeitet von der Allgemeinen Konferenz der Vertreter der russischen Eisenbahnen und bestätigt von den Ministerien der Finanzen und der Verkehrsanstalten (gemäss Schreiben des Eisenbahndepartements vom 30. Oktober 1898, Nr. 19 259).

§ 1. Alle Streitigkeiten, welche die Eisenbahnen direkt untereinander, mit Umgehung des gerichtlichen Verfahrens, zu erledigen wünschen, werden, je nach ihrer Natur, in besonderen Reklamationskonferenzen oder in besonderen technischen Kommissionen der Allgemeinen Konferenz, und sodann in der Allgemeinen Konferenz selbst, auf Grundlage der nachstehenden Bestimmungen geprüft.

§ 2. Der Prüfung der technischen Kommissionen werden alle streitigen Fragen zwischen den Eisenbahnen übergeben, welche eine Beurteilung der technischen Seite derselben erfordern. Hierher gehören alle Fragen aus dem Allgemeinen Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Wagen.

§ 3. Die Special-Reklamationskonferenzen werden in regelmässiger Reihenfolge abgehalten, und zwar wenigstens zweimal im Jahr und ferner noch, ausser der Reihe, nach Massgabe der Anhäufung der Gegenstande (nicht weniger als 200). Die Zusammenberufung dieser Konferenzen findet durch den Geschäftsführenden der Allgemeinen Konferenz statt, mit Angabe der Zeit und des Ortes der Konferenzen.

§ 4. Diejenigen Eisenbahnen, welche der Specialkonferenz eine streitige Sache zur Prüfung übergeben, sind verpflichtet, gleichzeitig die für die Behandlung der Sache erforderlichen Daten nach Massgabe des dafür aufgestellten Formulars dem Geschäftsführenden der Allgemeinen Konferenz mitzuteilen, welcher seinerseits die Tagesordnung der Specialkonferenz aufzustellen und, einen Monat vor Zusammentritt derselben, den Direktionen und Verwaltungen aller russischen Eisenbahnen zuzusenden, sowie dem Eisenbahndepartement und der Verwaltung der Staatseisenbahnen einzureichen hat.

§ 5. Sachen, welche nach erfolgter Absendung der Tagesordnung einer Specialkonferenz angemeldet werden, sind in die Tagesordnung der nächsten Konferenz aufzunehmen.

§ 6. Quand, jusqu'à l'ouverture de la conférence, le chemin de fer défendeur n'a élevé aucune objection contre la discussion du litige porté à l'ordre du jour, son adhésion à l'examen de l'affaire est supposée acquise en principe, sans qu'il y ait à tenir de compte des délais de prescription.

§ 7. Les directions ou administrations des chemins de fer doivent aviser par écrit le directeur-gérant de la conférence générale des personnes déléguées à la conférence. Cette communication équivaut à un pouvoir donné pour participer aux décisions sur toutes les questions contenues à l'ordre du jour et concernant lesdits chemins de fer.

§ 8. Chaque conférence de réclamation doit élire un président et un vice-président pour diriger les débats pendant tout le temps qu'elle siège; le vice-président préside en l'absence du président et quand la délibération porte sur des affaires auxquelles le président prend part comme délégué d'un chemin de fer intéressé.

§ 9. Les conférences de réclamation doivent, quand elles traitent une affaire, chercher à concilier les parties en cause, en éclaircissant complètement, avec le concours des délégués des autres chemins de fer, l'ensemble des circonstances; elles doivent aussi, dans les cas difficiles, proposer aux deux parties la façon la plus équitable de résoudre l'affaire.

§ 10. Quand la conciliation est impossible, il y a lieu de recourir à un vote auquel ne prennent pas part les délégués intéressés. Chaque chemin de fer, qu'il s'agisse d'un chemin de fer de l'Etat ou privé, dispose d'une voix dans le vote. Quand deux ou plusieurs chemins de fer sont représentés par une seule personne, celle-ci n'a également qu'une voix.

§ 11. L'examen d'une affaire peut être ajourné à la prochaine conférence sans indication de motif, si les deux parties en cause ou, quand plusieurs chemins de fer sont intéressés, si la majorité d'entre eux sont d'accord sur ce point ou l'ont demandé. Toutefois, une seule et même affaire ne peut, dans ces conditions, être ajournée qu'une fois.

§ 6. Wenn bis zur Eröffnung der Konferenz von der beklagten Bahn keine Einsprache gegen die Verhandlung der in die Tagesordnung aufgenommenen Schuldsache erhoben worden ist, so wird ihre Zustimmung zur Prüfung dieser im Prinzip, ohne Rücksicht auf die Verjährungsfristen, vorausgesetzt.

§ 7. Über die Personen, welche zur Konferenz abgeordnet werden, haben die Direktionen oder Verwaltungen der Bahnen schriftlich dem Geschäftsführenden der Allgemeinen Konferenz Mitteilung zu machen. Diese Mitteilung gilt als Specialvollmacht zur Teilnahme an den Entscheidungen über alle auf der Tagesordnung enthaltenen, auf die betreffenden Bahnen sich beziehenden Gegenstände.

§ 8. Jede Reklamationskonferenz hat zur Leitung der Verhandlungen für die ganze Zeit ihrer Thätigkeit einen Präsidenten und einen Vize-Präsidenten zu erwählen; letzterer hat die Verhandlungen in Abwesenheit des Präsidenten und dann zu leiten, wenn Fragen zur Entscheidung kommen, bei welchen der Präsident als Vertreter einer interessierten Bahn beteiligt ist.

§ 9. Die Reklamationskonferenzen haben bei Behandlung einer Sache die streitenden Teile einer Verständigung zuzuführen, und zwar auf dem Wege allseitiger, unter Beteiligung der Vertreter der übrigen Bahnen vorzunehmender Klarlegung sämtlicher Umstände, und in schwierigen Fällen beiden Teilen vorzuschlagen, in welcher Weise die Angelegenheit am gerechtesten entschieden werden könne.

§ 10. Im Falle eine Verständigung nicht zu stande kommt, findet eine Abstimmung statt, an welcher die an der Sache beteiligten Vertreter nicht teilnehmen. Bei der Abstimmung hat eine jede Bahn, gleichviel ob Staats- oder Privatbahn, über eine Stimme zu verfügen. Wenn die Vertretung zweier oder mehrerer Bahnen in einer Person vereinigt ist, so hat diese Person ebenfalls nur auf eine Stimme Anspruch.

§ 11. Die Prüfung einer Sache kann ohne Angabe eines Grundes, sofern die beiden streitenden Teile, oder, wenn mehrere Bahnen beteiligt sind, die Mehrheit derselben, einverstanden sind oder es verlangt haben, bis zur nächsten Konferenz vertagt werden. Eine und dieselbe Sache kann indessen auf solcher Grundlage nur einmal vertagt werden.

§ 12. La conférence spéciale a le droit d'ajourner, mais seulement jusqu'à la prochaine conférence, l'examen d'une affaire sans l'assentiment des parties quand la majorité des délégués des chemins de fer présents à la conférence juge nécessaire de rechercher des faits donnés qui puissent servir à fixer, d'une manière plus précise, l'état de l'affaire et le degré de responsabilité de chaque chemin de fer.

§ 13. Une affaire à la discussion de laquelle le délégué d'un des chemins de fer intéressés ne parait point, sans avoir déclaré par écrit qu'il est d'accord pour qu'elle soit examinée en son absence, doit être renvoyée à la prochaine conférence de réclamation pour y être discutée avant toute autre affaire nouvelle. Cette seconde conférence, sur la demande des délégués présents des chemins de fer intéressés, doit commencer la discussion, même quand les délégués des autres chemins de fer ne sont pas tous présents; les délégués des chemins de fer intéressés ne doivent pas participer au prononcé de la sentence qui est envoyée, en copie, aux administrations des chemins de fer non représentés. Si ces derniers, dans le délai de deux mois, compté du jour de l'envoi de la sentence, ne protestent pas contre elle, il est admis qu'ils acceptent la décision de la conférence. Si, dans le délai précité, le directeur-gérant de la conférence générale reçoit des réponses impliquant le refus d'accepter la décision, il en est donné communication aux autres chemins de fer intéressés (§ 18).

§ 14. Les décisions rendues par les conférences de réclamations sont résumées dans un procès-verbal, qui doit être signé du président et des parties en cause dans le cas de conciliation. Si l'on n'arrive pas à une conciliation, le résultat du vote et un court exposé des motifs adoptés par la conférence doivent être insérés au procès-verbal qui doit être ensuite signé du président et des délégués qui ont pris part au vote.

§ 12. Die Specialkonferenz ist berechtigt, die Prüfung einer Sache ohne Zustimmung der interessierten Bahnen, jedoch nicht länger als bis zur nachsten Konferenz aufzuschieben, wenn die Majoritat der auf der Konferenz anwesenden Vertreter der Bahnen die Einholung solcher Daten fur nötig halt, welche zu einer eingehenderen Feststellung des Sachverhalts und des Masses der Verantwortlichkeit der einzelnen Bahnen dienen können.

§ 13. Eine Sache, zu deren Behandlung der Vertreter einer der beteiligten Bahnen nicht erscheint, ohne schriftlich angezeigt zu haben, dass er mit der Prüfung während seiner Abwesenheit einverstanden, ist der nachsten Reklamationskonferenz zur Behandlung vor allen anderen, neueren Sachen zu übergeben. Diese zweite Konferenz hat auf Ansuchen der anwesenden Vertreter der interessierten Bahnen in die Verhandlung einzutreten, auch wenn die Vertreter der übrigen Bahnen nicht alle anwesend sind; an der Fällung der Entscheidung haben die Vertreter der interessierten Bahnen nicht teilzunehmen, und es wird diese Entscheidung den Verwaltungen der nicht vertretenen Bahnen in Abschrift zugesandt. Wenn diese letzteren gegen die Entscheidung innerhalb zwei Monaten, vom Tage der Absendung derselben an gerechnet, keine Einwendung erheben, so wird angenommen, dass sie mit der Entscheidung der Konferenz einverstanden sind. Gehen bei dem Geschaftsführenden der Allgemeinen Konferenz innerhalb der erwähnten Frist Erklärungen ein, welche die Zustimmung zu der Entscheidung versagen, so wird hierüber den übrigen beteiligten Bahnen Mitteilung gemacht (§ 18).

§ 14. Die auf den Reklamationskonferenzen erfolgten Entscheidungen werden in abgekürzter Form in ein Protokoll eingetragen, wobei im Falle einer Verständigung der Protokollvermerk von dem Prasidenten und den streitenden Teilen zu unterzeichnen ist. Ist dagegen keine Verständigung erzielt worden, so ist das Resultat der Abstimmung und eine kurze Darlegung der Entscheidungsgründe der Konferenz ins Protokoll aufzunehmen, welches sodann von dem Prasidenten und den Vertretern, welche an der Abstimmung teilgenommen haben, unterzeichnet wird.

§ 15. Les procès-verbaux sont dressés sous la surveillance du président par les personnes que choisit la conférence et avec le concours d'un employé de la chancellerie de la conférence générale, conformément aux instructions du directeur-gérant de la conférence générale.

§ 16. Les décisions prises par la conférence, à l'unanimité ou à la majorité des voix, sont définitives ou doivent provisoirement être exécutées par la banque de l'empire, c'est-à-dire que quand dans le dernier cas, conformément à la décision de la majorité, il est reconnu qu'un chemin de fer doit payer une certaine somme aux autres chemins de fer, le paiement de cette somme doit être effectué par la banque de l'empire, sous réserve du droit pour le chemin de fer débiteur de protester contre la décision prise par la conférence à la majorité des voix.

§ 17. Lorsque l'examen des réclamations par la commission technique ou par la conférence de réclamations n'aboutit pas à une conciliation, et que le chemin de fer intéressé n'accepte pas la décision de la conférence, ce chemin de fer peut soumettre l'affaire, en vue d'arriver à une entente avec les autres chemins de fer intéressés, à l'examen de la conférence générale ou à un tribunal arbitral, en vertu des dispositions contenues dans les paragraphes suivants.

§ 18. Lorsque les chemins de fer intéressés désirent soumettre le litige pendant entre eux à la décision d'un ou de plusieurs arbitres, qui doivent être choisis en nombre impair et du consentement unanime des intéressés, il doit être dressé un procès-verbal particulier pour ce choix, lequel procès-verbal doit être signé de tous les délégués des chemins de fer intéressés et de tous les arbitres choisis par eux, ces derniers doivent en même temps ajouter à leur signature une remarque portant qu'ils acceptent les fonctions d'arbitres.

Dans ce procès-verbal, qui remplace la déclaration de se soumettre à un tribunal arbitral, sans avoir toutefois la portée qu'attribue la loi à une déclaration formelle de ce genre, doivent être mentionnés les délégués des chemins de fer intéressés,

§ 15. Die Protokolle werden unter der Aufsicht des Präsidenten von den aus der Mitte der Konferenz erwählten Personen und unter Mithülfe eines Beamten der Kanzlei der Allgemeinen Konferenz, gemäss den Anweisungen des Geschäftsführenden der Allgemeinen Konferenz, aufgestellt.

§ 16. Die von den Konferenzen einstimmig oder mit Stimmenmehrheit gefassten Beschlüsse sind definitiv oder vorläufig durch die Reichsbank in Ausführung zu bringen, d. h. wenn im letzteren Falle, gemäss dem Mehrheitsbeschlusse, anerkannt wird, dass eine Bahn den anderen Bahnen eine gewisse Summe zu zahlen hat, so ist die Zahlung dieser Summe durch die Reichsbank auszuführen, unter Vorbehalt des Rechtes für die belastete Bahn, gegen die von der Konferenz mit Stimmenmehrheit getroffene Entscheidung zu protestieren.

§ 17. Wenn bei Behandlung der in der technischen Kommission oder in der Reklamations-Konferenz geprüften Reklamationen eine Verständigung nicht erzielt worden und die interessierte Bahn mit der Entscheidung der Konferenz nicht einverstanden ist, so kann diese Bahn die Sache, behufs Erzielung einer Verständigung mit den übrigen beteiligten Bahnen, der Allgemeinen Konferenz oder einem Schiedsgericht zur Prüfung, auf Grundlage der in dem nachfolgendem Paragraphen enthaltenen Bestimmungen, übergeben.

§ 18. Wenn die bei der Sache interessierten Bahnen wünschen, die zwischen ihnen schwebende Streitfrage einem oder mehreren Vermittlern zur Entscheidung zu übergeben, welche in ungerader Anzahl und mit Zustimmung sämtlicher Beteiligten zu erwählen sind, so ist über eine solche Wahl ein besonderes Protokoll aufzunehmen, das von den Vertretern der interessierten Bahnen und allen von ihnen erwählten Vermittlern zu unterzeichnen ist, wobei letztere ihrer Unterschrift den Vermerk hinzuzufügen haben, dass sie mit der Übernahme der Vermittlung einverstanden sind.

In diesem Protokoll, welches die Stelle des Vermerks eines Schiedsgerichts vertritt, ohne jedoch die Bedeutung zu haben, die nach dem Gesetze dem formell ausgeführten Vermerk eines Schiedsgerichts beigelegt wird, sind die Vertreter der be-

les arbitres choisis par eux et l'affaire soumise à leur appréciation.

Les arbitres peuvent être choisi non pas seulement pour une affaire de réclamation, mais, sous la condition d'un accord unanime de tous les chemins de fer intéressés à ces affaires, pour plusieurs ou même pour toutes les affaires de réclamations soumises à la conférence de réclamations.

On peut prendre comme arbitres même des personnes qui ne sont pas délégués des chemins de fer. La décision des arbitres est prise à la majorité, après délibération préalable; elle est signée de tous les arbitres.

La décision des arbitres est communiquée pour exécution aux chemins de fer intéressés par le directeur-gérant de la conférence générale et insérée au procès-verbal de la prochaine conférence générale.

teiligten Bahnen, die von ihnen gewählten Vermittler und der den letzteren zur Begutachtung überwiesene Gegenstand anzugeben.

Die Vermittler können nicht nur für eine einzelne Reklamationssache, sondern unter der Voraussetzung allgemeiner Zustimmung sämtlicher an diesen Sachen beteiligten Bahnen, auch für mehrere, oder überhaupt für alle der Konferenz angemeldeten Reklamationssachen gewählt werden.

Als Vermittler können auch Personen, die nicht zu den Vertretern der Eisenbahnen gehören, gewählt werden. Die Entscheidung der Vermittler wird nach Stimmenmehrheit gefallt, nachdem zwischen ihnen eine vorherige Beratung stattgefunden hat; sie wird von sämtlichen Vertretern unterzeichnet.

Die Entscheidung der Vermittler wird von dem Geschäftsführenden der Allgemeinen Konferenz den interessierten Bahnen zur Erfüllung mitgeteilt und in das Protokoll der nächsten Allgemeinen Konferenz eingetragen.

Transport de poissons vivants, alevins et œufs de poissons sur les voies ferrées des administrations autrichiennes.

Les dispositions suivantes sont, jusqu'à nouvel avis, applicables pour le transport des poissons vivants, alevins et œufs de poissons sur les voies ferrées autrichiennes, y compris la société des chemins de fer du sud et le chemin de fer de Kaschau à Oderberg:

a) les poissons vivants, alevins et œufs de poissons, ne sont admis au parcours sur les lignes ci-dessus dénommées en grande ou petite vitesse que s'ils sont remis dans des récipients jaugés ou timbrés par l'administration des poids et mesures;

b) tout litre commencé du contenu du récipient indiqué par le timbre de jauge est, dans le calcul des frais de transport, compté pour 1 kilo, que le récipient soit ou non complètement plein;

c) par exception les poissons vivants seront cependant admis au transport dans des récipients en tôle non jaugés ni timbrés par l'administration des poids et mesures en calculant la taxe sur le

Transport von lebenden Fischen, Fischbrut und Fischeiern auf Strecken österreichischer Eisenbahnverwaltungen.

Für den Transport von lebenden Fischen, Fischbrut und Fischeiern auf Strecken der österreichischen Eisenbahnverwaltungen einschliesslich der österreichischen Strecken der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn gelten bis auf weiteres die folgenden Bestimmungen:

a) lebende Fische, Fischbrut und Fischeier werden zum Transporte auf Strecken der obgenannten Eisenbahnen als Eilgut oder Frachtgut nur dann übernommen, wenn dieselben in geeichten oder eichamtlich gestempelten Gefässen zur Aufgabe gebracht werden;

b) für jedes angefangene Liter des durch den Eichstempel nachgewiesenen Raumgehaltes des Gefässes wird der Frachtberechnung 1 kg zu Grunde gelegt, gleichviel ob das Gefäss vollständig gefüllt ist oder nicht;

c) ausnahmsweise werden jedoch lebende Fische auch in nicht geeichten oder eichamtlich gestempelten Blechgefässen zur Beförderung unter Be-

poids brut réel, pourvu que celui-ci n'excède pas 25 kilos par récipient:

d) pour les envois remis en grande vitesse le contenu de chaque cuveau ou fût ne doit pas excéder 150 litres, et pour ceux remis en petite vitesse 350 litres; dans le premier cas, les fonds des fûts doivent être pourvus de poignées mobiles. Les cuveaux ou fûts doivent, pour éviter autant que possible la projection de l'eau au dehors, être munis d'une fermeture convenable et garantie par une serrure ou un plomb contre toute ouverture intempestive. La fermeture consistera soit dans un couvercle percé soit dans un entonnoir placé dans la bonde et pourvu à sa partie médiane d'un couvercle percé:

e) le transport des poissons vivants, alevins et œufs de poissons est effectué en principe par les trains de marchandise accélérés. Si l'on désire faire effectuer le transport par trains omnibus ou express, les expéditeurs doivent au préalable s'entendre en temps utile avec le chef de la gare à laquelle doit être confiée l'expédition et remettre les envois comme marchandise en grande vitesse. Toutefois, l'administration des chemins de fer n'est pas tenue d'accepter un tel mode de transport:

f) les poissons vivants, alevins et œufs de poissons pesant au moins 1500 kilos par lettre de voiture peuvent être remis dans des récipients d'une capacité supérieure à celle indiquée à la lettre *d*. En ce cas et quand le prix de transport est payé pour 1500 kilos au minimum par lettre de voiture et par wagon les expéditeurs ont, en outre, droit à un wagon spécial. Cependant, les administrations de chemins de fer se réservent le droit d'ajouter, à leur convenance personnelle, des chargements dans des wagons ainsi chargés;

g) dans le cas prévu à la lettre *f*, un convoyeur peut voyager dans chacun des wagons chargés. Ces convoyeurs paient le prix d'un voyage en 3e classe de la catégorie du train employé, et quand le transport est effectué par train de marchandises, le prix du voyage en 3e classe par train omnibus;

rechnung der Fracht nach dem wirklichen Bruttogewichte zugelassen, sofern das letztere für jedes Gefäss nicht mehr als 25 kg beträgt;

d) bei als Eilgut aufgegebenen Sendungen darf der Raumgehalt der einzelnen Kübel oder Fässer nicht mehr als 150 Liter, bei als Frachtgut aufgegebenen Sendungen nicht mehr als 350 Liter betragen; im ersteren Falle müssen die Fassböden mit umlegbaren Handhaben versehen sein. Die Kübel oder Fässer müssen behufs thunlichster Verhütung des Ausspritzens von Wasser einen passenden, durch Schloss oder Plombe gegen unbefugtes Öffnen gesicherten Verschluss besitzen. Letzterer ist entweder durch einen durchlochten Deckel oder durch einen in das Fülloch eingesetzten und im mittleren Teile mit einem durchlochten Deckel versehenen Trichter herzustellen:

e) die Beförderung von lebenden Fischen, Fischbrut und Fischeiern erfolgt in der Regel mit beschleunigten Güterzügen. Wird die Beförderung mit Personen- und Schnellzügen gewünscht, so haben sich die Versender vorher rechtzeitig mit der betreffenden Stationsverwaltung, bei welcher die Sendung zur Aufgabe gelangen soll, ins Einvernehmen zu setzen und die Sendungen als Eilgut zur Aufgabe zu bringen. Eine Verpflichtung zu einer solchen Beförderungsart wird jedoch seitens der Eisenbahnverwaltungen nicht übernommen;

f) lebende Fische, Fischbrut und Fischeier im Gewichte von mindestens 1500 Kilogramm per Frachtbrief können in Gefässen von grösserem Raumgehalte, als unter *d* festgesetzt ist, zur Aufgabe gebracht werden. In diesem Falle, bezw. wenn die Fracht für mindestens 1500 Kilogramm per Frachtbrief und Wagen bezahlt wird, haben die Versender ausserdem Anspruch auf Beistellung eines eigenen Wagens. Die Eisenbahnverwaltungen behalten sich jedoch das Recht vor, in einen derart beladenen Wagen Zuladungen nach eigenem Ermessen vorzunehmen;

g) in dem unter *f* erwähnten Falle wird die Mitfahrt je eines Begleiters in jedem der beladenen Wagen gestattet. Diese Begleiter haben den Fahrpreis III. Wagenklasse der benützten Zugsgattung, bezw. wenn die Beförderung mit einem Lastzuge erfolgt, den Fahrpreis III. Wagenklasse für Personenzüge zu entrichten:

h) le calcul des frais de transport pour poissons vivants, alevins et œufs de poissons est établi, quand la remise est faite en grande vitesse, d'après les taxes de la classe I, et quand elle est faite en petite vitesse, d'après celles de la classe II, quelque soit le poids. Quand la remise est faite en grande vitesse avec ordre de transporter par train express, le prix de transport pour les parcours effectués en express est calculé comme pour un colis de grande vitesse avec majoration de 50 %. Les frais accessoires sont calculés d'après le tarif des marchandises des chemins de fer austro-hongrois, Partie Ire, Division B, Section H:

i) les convoyeurs de plus petits envois de poissons en tonnelets ou viviers à amorces peuvent prendre place en 3e classe dans les trains prenant des voyageurs, en gardant avec eux les récipients à poissons à la condition de payer, en sus du prix de leur place, la taxe des bagages pour le récipient qu'ils emportent. Chaque convoyeur ne peut emporter plus d'un colis et celui-ci doit être d'un placement et d'une manipulation faciles et être suffisamment garanti contre la projection de l'eau au dehors:

k) pour le surplus sont applicables les dispositions réglementaires et des tarifs en vigueur. (Oesterreichisches Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt 1898, nº 124, p. 2353.)

h) die Frachtberechnung für lebende Fische, Fischbrut und Fischeier erfolgt bei Aufgabe als Eilgut zu den Frachtsätzen der Klasse I, bei Aufgabe als Frachtgut zu den Frachtsätzen der Klasse II, und zwar für jedes Gewicht. Bei Aufgabe als Eilgut unter Vorschreibung der Beförderung mit Schnellzügen wird für die mit Schnellzug zurückgelegten Strecken der Frachtsatz für gewöhnliches Eilgut mit einem Zuschlage von 50 Percent berechnet. Nebengebühren werden laut Gütertarif, Teil I, der österr.-ungarischen Eisenbahnen, Abteilung B, Abschnitt H, berechnet;

i) Begleiter von kleineren, in Fischlageln oder Köderwanneln versorgten Fischsendungen können bei Zügen mit Personenbeförderung in der III. Wagenklasse samt den Fischbehältern unter der Bedingung Platz nehmen, dass sie ausser dem zu entrichtenden Fahrpreise die Gepäcksfracht für den mitgenommenen Fischbehälter bezahlen. Je ein Begleiter darf nur ein Kollo mitnehmen und muss dieses leicht unterzubringen, leicht zu handhaben und gegen das Ausspritzen von Wasser ausreichend gesichert sein:

k) im sonstigen gelten die bestehenden reglementarischen und tarifarischen Bestimmungen.

(Oesterreichisches Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt 1898, Nr. 124, S. 2353.)

Questions traitées par l'office central.

Publication d'une nouvelle édition de la loi générale des chemins de fer russes. — Il résulte d'une communication de St-Pétersbourg que, sur l'initiative du ministère des voies de communication, il a paru une nouvelle édition de la loi générale des chemins de fer russes, renfermant toutes les adjonctions et interprétations dont elle a été l'objet depuis l'année 1885; cette édition en langue russe comprend 238 pages d'impression compacte, ce qui, pour une impression en types ordinaires dans une autre langue, donnerait au moins 400 pages.

L'office central a publié la loi précédemment sous le titre de « Loi générale des chemins de fer

Aus dem Geschäftskreise des Central-Amtes.

Publikation einer neuen Ausgabe des allgemeinen Statuts der russischen Eisenbahnen. — Laut einer Mitteilung aus St. Petersburg ist auf Veranlassung des Ministeriums der Verkehrsanstalten eine neue Ausgabe des Allgemeinen Statuts der russischen Eisenbahnen erschienen, welche alle Ergänzungen und Erläuterungen, die von seiten der Regierung seit dem Jahr 1885 erlassen worden sind, enthält, und, nach derselben Mitteilung, in der russischen Ausgabe 238 enggedruckte Seiten umfasst, was in gewöhnlichem Druck einer andern Sprache mindestens 400 Seiten erfordern werde.

Das Central-Amt hat s. Z. das Statut unter dem Titel « Allgemeines Gesetz für die russischen Eisen-

russes » (B. 1893 p. 299) et il a fait paraître également les modifications survenues ultérieurement, en tant qu'elles ont été portées à sa connaissance, attendu que les dispositions de cette loi sont applicables aussi au trafic international des marchandises, dans les limites admises par la convention internationale du 14 octobre 1890.

Il doit, pour la même raison, y avoir intérêt à connaître la nouvelle édition de la loi dans les autres Etats ayant adhéré à la convention internationale, et l'office central est disposé à en publier des traductions en langues française et allemande; par contre, l'étendue de ce travail empêche de le publier intégralement dans le bulletin des transports internationaux, et les frais de traduction et d'impression d'une édition spéciale, qui seront assez considérables, ne pourront être assumés par l'office central que si une partie de ceux-ci au moins sont couverts par des souscriptions. Le prix est fixé à 3 fr. 75. Les souscriptions sont reçues par la rédaction du bulletin.

bahnen» (Z. 1893 S. 277) und ebenso die seitherigen Änderungen, soweit diese ihm zur Kenntnis gekommen sind, publiziert, weil die Bestimmungen derselben insoweit für den internationalen Frachtverkehr auch Geltung haben, als das Internationale Uebereinkommen vom 14. Oktober 1890 es zulässt oder bedingt.

Aus demselben Grund dürfte in den übrigen Staaten des Internationalen Uebereinkommens ein Interesse vorliegen, die Neuausgabe des Statuts mit dem erweiterten Inhalt zu kennen, und das Central-Amt ist bereit, Übersetzungen in deutscher und in französischer Sprache zu publizieren. Dagegen verbietet der Umfang der Arbeit deren vollständige Aufnahme in die Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport, und werden die Kosten der Übersetzung und des Drucks einer besondern Ausgabe beträchtlich sein und vom Central-Amt nur übernommen werden können, wenn ein angemessener Teil durch Subskriptionen aufgebracht werden kann. Der Subskriptionspreis ist auf 3 Fr. 75 festgesetzt. Anmeldungen nimmt die Redaktion der Zeitschrift entgegen.

Sentence arbitrale de l'office central

(du 23 décembre 1898).

L'office central des transports internationaux par chemins de fer, fonctionnant comme tribunal d'arbitrage, en vertu de l'article 57, 3°, de la convention internationale de Berne du 14 octobre 1890 et de l'arrêté du Conseil fédéral suisse, du 29 novembre 1892,

en la cause des **chemins de fer de l'Est français, de l'Alsace-Lorraine, du Palatinat, de l'Etat de Bade, du Mein-Neckar** et **de l'Etat de Prusse** (direction de Bromberg)

demandeurs

et du **chemin de fer de Varsovie-Vienne**

défendeur :

Vu le texte de la convention internationale et notamment celui des articles 25 et 47;

Schiedsgerichtliche Entscheidung des Central-Amts

(vom 23. Dezember 1898).

Das Central-Amt für den internationalen Eisenbahntransport in seiner Eigenschaft als Schiedsgericht, gemäss Art. 57, Ziffer 3, des Internationalen Uebereinkommens vom 14. Oktober 1890 und der Verordnung des schweizerischen Bundesrates vom 29. November 1892,

in der Streitsache der **Französischen Ostbahnen**, der **Elsass-Lothringischen Pfälzischen Badischen Bahnen**, der **Main-Neckar Bahn**, der **Preussischen Staatsbahnen** (Kgl. Eisenbahndirektion Bromberg)

Kläger

gegen

die **Warschau-Wiener Eisenbahn**,

Beklagte.

Nach Einsicht des Wortlautes des Internationalen Uebereinkommens und namentlich der Artikel 25 und 47;

Considérant qu'il résulte des pièces produites et des réponses adressées par les diverses administrations intéressées aux demandes de renseignements complémentaires réclamés par l'office central, réponses dont la dernière porte la date du 2 décembre dernier,

1° que le 7 décembre 1895 la filature de schappe à Troyes expédiait de la gare de cette ville, en petite vitesse et à l'adresse de Monsieur Silberlast, en douane à Varsovie, 2 balles de déchets de soie filée S. A. F. 6505 et 6506, pesant ensemble 220 kilogrammes;

2° que par lettre du 23 janvier 1896, la filature de schappe informait le chemin de fer de l'Est que la balle 6505 était parvenue endommagée à la douane de Varsovie avec un manquant de 20 kilos et communiquait le 24 février suivant à la compagnie, qui n'en avait pas eu connaissance jusque là, un procès-verbal du 19/31 décembre 1895, par lequel la gare d'Alexandrovo (chemin de fer Varsovie-Vienne) constatait qu'au déchargement du wagon W. W. 11 909, arrivé la veille avec deux plombs de la gare de Thorn (Etat de Prusse), la balle 6505 avariée avait son emballage défait et portait des traces évidentes de soustraction;

3° que ce procès-verbal indiquait 200 kilos comme poids de l'envoi au lieu de 220 kilos et omettait ainsi de signaler la différence de poids de 20 kilos, manquant pour lequel la filature de schappe réclamait à l'Est le paiement de 600 francs;

4° qu'après une correspondance infructueuse avec les administrations allemandes et russe pour s'entendre sur la réponse à donner à la réclamation de la filature de schappe, la compagnie de l'Est, voulant éviter les frais onéreux d'un procès qui devait nécessairement, à ses yeux, se terminer à l'avantage de l'expéditeur, se décida à payer à ce dernier la somme de 600 francs réclamée pour soustraction de 20 kilos dans la balle de déchets de soie filée 6505;

5° qu'une nouvelle correspondance, également infructueuse, s'engagea ensuite entre les chemins

In Betracht, dass aus den Akten und den Erklärungen der verschiedenen beteiligten Verwaltungen auf die vom Central-Amte zum Zwecke der Aktenvervollständigung ergangenen Anfragen, von welchen Erklärungen die letzte vom 2. Dezember 1898 ist, hervorgeht,

1. dass am 7. Dezember 1895 die Filature de schappe in Troyes ab dieser Station an die Adresse des Herrn Silberlast, in gewöhnlicher Fracht und transit Warschau 2 Ballen Abfälle von gesponnener Seide S A F 6505 und 6506, im Gesamtgewichte von 220 kg, absandte,

2. dass mit Schreiben vom 23. Januar 1896 die Filature de schappe die französische Ostbahn benachrichtigte, dass der Ballen 6505 in beschädigtem Zustande und mit einem Manko von 20 kg auf dem Zollamte in Warschau angelangt sei und am darauffolgenden 24. Februar dieser Eisenbahngesellschaft, die bis dahin keine Kenntnis davon hatte, ein Protokoll vom 19./31. Dezember 1895 übermittelte, durch welches von der Station Alexandrowo (Warschau-Wiener Bahn) festgestellt wurde, dass bei Entladung des Wagens W. W. 11 909, welcher am vorhergehenden Tage mit zwei Plomben von Thorn (Preussische Staatsbahn) angekommen war, der Ballen 6505 beschädigt, mit zerrissener Emballage und ersichtlichen Spuren von Beraubung vorgefunden wurde;

3. dass dieses Protokoll als Gewicht der Sendung 200 kg angab, anstatt 220 kg und hiernach die Gewichtsdifferenz von 20 kg nicht anführte, für welche die Filature de schappe von der Ostbahn eine Vergütung von Fr. 600 verlangte;

4. dass nach einer resultatlosen Korrespondenz mit den deutschen Verwaltungen und der russischen Eisenbahn, zum Zwecke einer Verständigung über den auf die Reklamation der Filature de schappe zu gebenden Bescheid, die Ostbahngesellschaft, zur Vermeidung der unnützen Kosten eines Prozesses, der, nach ihrer Meinung, notwendigerweise zum Vorteil der Absenderin entschieden werden musste, sich zur Zahlung an die letztere der für die aus dem Ballen Abfälle von gesponnener Seide 6505 entwendeten 20 kg reklamierten Fr. 600 entschloss;

5. dass alsdann eine neue ebenfalls resultatlose Korrespondenz zwischen den beteiligten Verwal-

de fer intéressés, pour savoir qui supporterait cette somme, et qu'à cette occasion la société de Varsovie-Vienne, après avoir, dans une lettre du 10 juin 1896, reconnu qu'elle avait « livré l'envoi en question à la douane dans un emballage avarié, mais sans manque de poids et par conséquent sans soustraction », fait duquel elle concluait à sa non-responsabilité dans le dommage (lettre du 10 août 1896), proposa de répartir l'indemnité payée entre tous les transporteurs, conformément aux dispositions de l'article 47, 3°, de la convention internationale;

6° que bien qu'elle déclinât de son côté toute responsabilité pour cette soustraction, attendu qu'elle avait remis ladite balle en bon état au chemin de fer d'Alsace-Lorraine à Chambrey, la compagnie de l'Est, par esprit de conciliation, se déclara prête à accepter la proposition, si toutes les administrations du parcours de Chambrey à Varsovie en faisaient autant;

7° que les directions du Mein-Neckar et de Bromberg refusèrent d'adhérer à cette proposition, et prétendirent être déchargées de toute responsabilité, la soustraction ayant été commise après la visite de la douane à Thorn et la remise au chemin de fer Varsovie-Vienne;

8° qu'en raison de ces refus, la société du chemin de fer Varsovie-Vienne, tout en maintenant que l'avarie et le manquant n'avaient pu avoir lieu sur son réseau, puisque la constatation avait été faite dès le déchargement du wagon W. W. 11 909, arrivé de la station de Thorn avec des plombs intacts, offrit de soumettre le différend à l'arbitrage de l'office central; que cette dernière proposition a obtenu l'adhésion de tous les chemins de fer intéressés, et que la cause a été en conséquence soumise avec le dossier par une lettre de l'Est français, du 11 mars 1898, demandant à l'office central « de vouloir bien examiner, « après examen du différend exposé ci-dessus, si « l'indemnité de 600 francs ne doit pas être sup- « portée entièrement par la société du chemin de

tungen geführt wurde, um zu ermitteln, wer diese Summe zu übernehmen habe, und dass bei dieser Gelegenheit die Warschau-Wiener Eisenbahn, nachdem sie in einem Schreiben vom 10. Juni 1896 anerkannt hatte, dass sie « die in Rede stehende Sendung mit beschädigter Emballage, jedoch ohne Gewichtsmanko und daher ohne Beraubung an das Zollamt abgeliefert habe », eine Thatsache, aus welcher sie auf ihre Nichtverantwortlichkeit für den Schaden schloss (Schreiben vom 10. August 1896), den Vorschlag machte, die bezahlte Entschädigung unter allen Transportverwaltungen, gemäss den Bestimmungen des Artikels 47, Absatz 3, des Internationalen Uebereinkommens, zu verteilen;

6. dass die Ostbahn, obgleich sie ihrerseits jede Haftpflicht für diese Beraubung ablehnte, da sie den fraglichen Ballen in gutem Zustande an die Elsass-Lothringische Bahn in Chambrey abgeliefert hatte, aus Entgegenkömmlichkeit sich zur Annahme des Vorschlages bereit erklärte, wenn alle Verwaltungen der Strecke Chambrey-Warschau ebenfalls zustimmten;

7. dass jedoch die Direktion der Main-Neckar Bahn und die Direktion in Bromberg ihre Zustimmung zu diesem Vorschlage verweigerten und behaupteten, von jeder Haftpflicht befreit zu sein, weil die Beraubung nach der zollamtlichen Besichtigung in Thorn und der Übergabe an die Warschau-Wiener Bahn eingetreten sei;

8. dass, nach diesen ablehnenden Erklärungen, die Warschau-Wiener Eisenbahn, indem sie daran festhält, dass die Beschädigung und der Manko nicht auf ihrer Bahn eingetreten sein können, weil die Konstatierung sofort nach der Entladung des Wagens W. W. 11 909 stattgehabt habe, der von Thorn mit unversehrten Plomben eingegangen ist, vorschlägt, den Streit der schiedsgerichtlichen Entscheidung des Central-Amtes zu unterbreiten; dass dieser letztere Vorschlag die Zustimmung aller beteiligten Bahnen gefunden hat, und dass infolgedessen die Angelegenheit — mit den erwachsenen Akten — mit Schreiben der französischen Ostbahn vom 11. März 1898 dem Central-Amte mit dem Ansuchen unterbreitet wurde, « nach Untersuchung des vorstehend dargelegten

« fer de Varsovie, conformément à l'article 47, 3°, « de la convention internationale » :

Considérant que le transport des deux balles de déchets de soie filée, 6505 et 6506, n'a fait l'objet d'aucune réserve quant au poids indiqué de 220 kilos ou quant à l'emballage, ni lors de la réception de la marchandise par la compagnie de l'Est à Troyes, ni lors de la remise de cette marchandise aux chemins de fer d'Alsace-Lorraine à Chambrey, où elle a été placée sous le plomb de la douane pour transiter par l'Allemagne, ni lors de la revision par le service de la douane à Thorn, en sorte qu'on doit admettre que jusqu'à cette dernière station l'avarie de la balle 6505 et la soustraction de 20 kilos ne s'étaient pas encore produites;

Considérant qu'il s'agit donc seulement de savoir si l'avarie et le manquant ont pu se produire dans le trajet entre Thorn et Ottlotschin ou s'ils sont postérieurs à la remise du wagon contenant les deux balles au chemin de fer de Varsovie-Vienne;

Considérant que le wagon en question, muni de cadenas à Thorn, a été remis à Ottlotschin au chemin de fer Varsovie-Vienne, sous la surveillance de la douane, qu'il a été procédé à ce moment à l'enlèvement des cadenas reconnus intacts et que la marchandise a été convoyée par la douane à la gare d'Alexandrovo;

Considérant que la gare d'Alexandrovo, du chemin de fer de Varsovie-Vienne, a dressé, le lendemain de l'arrivée, un procès-verbal constatant l'avarie de l'emballage de la balle 6505 et un poids total de 200 kilos sans relever l'importance du manquant, qui a été constaté seulement à Varsovie par le destinataire; que contrairement à l'affirmation de la gare d'Alexandrovo, d'avoir expédié à Thorn, le 6 janvier 1896, la copie du procès-verbal rédigé par ses soins, la gare de Thorn prétend ne l'avoir pas reçue et qu'il résulte des actes que le procès-verbal du 19/31 décembre 1895 a été transmis le 29 janvier 1896 seulement par le chef du service de l'exploitation à Varsovie à l'inspection du trafic à Thorn, et que la com-

Streitfalles zu prüfen, ob die Entschädigung von Fr. 600 nicht gänzlich durch die Warschau-Wiener Eisenbahn zu tragen sei, gemäss Art. 47, Absatz 3, des Internationalen Uebereinkommens » ;

In Erwägung, dass bei der Beförderung der beiden Ballen Abfälle von gesponnener Seide 6505 und 6506 weder das angegebene Gewicht von 220 kg, noch die Verpackung, sowohl bei der Annahme des Guts in Troyes durch die Ostbahn, als auch bei der Übergabe desselben an die Elsass-Lothringische Bahn in Chambrey, wo es unter Zollverschluss, behufs Durchgangs durch Deutschland, gelegt wurde, noch auch bei der Zollrevision in Thorn irgendwie beanstandet wurden, so dass angenommen werden darf, dass bis zur letzteren Station die Beschädigung des Ballens 6505 und die Entwendung von 20 kg noch nicht eingetreten waren;

In Erwägung, dass es sich demnach lediglich darum handelt, zu wissen, ob die Beschädigung und der Manko auf der Strecke zwischen Thorn und Ottlotschin eintreten konnten, oder ob sie nach der Übergabe des die beiden Ballen enthaltenden Wagens an die Warschau-Wiener Bahn eingetreten sind;

In Erwägung, dass der fragliche Wagen in Thorn mit Zollschlössern versehen, der Warschau-Wiener Bahn in Ottlotschin, unter Aufsicht der Zollbehörde, übergeben wurde, die hierbei die unversehrt befundenen Zollschlösser abgenommen hat, und dass das Gut von den Zollbeamten bis nach Alexandrowo begleitet wurde;

In Erwägung, dass die Station Alexandrowo der Warschau-Wiener Eisenbahn am Tage nach der Ankunft ein Protokoll errichtet hat, durch welches die Beschädigung der Verpackung des Ballens 6505 und ein Gesamtgewicht von 200 kg festgestellt wurden, ohne dabei die Höhe des Mankos anzugeben, der erst durch den Empfänger in Warschau festgestellt wurde; dass, im Widerspruch mit der Versicherung der Station Alexandrowo, die Abschrift des Protokolls am 6. Januar 1896 nach Thorn gesandt zu haben, diese letztere Station behauptet, dasselbe nicht erhalten zu haben, und dass aus den Akten hervorgeht, dass das Protokoll vom 19./31. Dezember 1895 erst am 29. Januar 1896 durch den Betriebschef in Warschau der Güter-

pagnie de l'Est, de son côté, n'a eu connaissance de ce procès-verbal que le 24 février par l'entremise du destinataire; qu'ainsi ce procès-verbal, outre sa communication tardive, ne satisfait pas non plus aux prescriptions de l'article 25, 2e alinéa, attendu qu'il se borne à indiquer un poids de 200 kilos non conforme à celui mentionné dans la lettre de voiture, sans relever l'importance du dommage, ni indiquer la cause et l'époque probables de l'avarie et de la perte partielle;

Considérant qu'aux termes de l'article 47, 1°, le chemin de fer par la faute duquel le dommage a été causé en est seul responsable, et qu'à défaut d'un procès-verbal établissant nettement la responsabilité des chemins de fer qui ont participé au transport jusqu'à Ottlotschin, il y a lieu d'admettre que le manquant a dû se produire à Alexandrovo et doit, par conséquent, être supporté par le chemin de fer Varsovie-Vienne;

Par ces motifs

arrête:

L'indemnité de 600 francs payée par la compagnie des chemins de fer de l'Est français pour manquant de 20 kilos de déchets de soie filée, dans l'expédition faite par la compagnie de la filature de schappe à Troyes, doit être entièrement supportée par la société du chemin de fer Varsovie-Vienne.

inspektion in Thorn übermittelt wurde, und dass die französische Ostbahn von diesem Protokoll erst am 24. Februar durch die Vermittelung des Empfängers Kenntnis erhielt; dass demnach das Protokoll, abgesehen von der verspäteten Übermittelung desselben, den Vorschriften des Artikels 25, Absatz 2, nicht entspricht, weil es sich darauf beschränkt, ein mit den Angaben des Frachtbriefes nicht übereinstimmendes Gewicht von 200 kg zu verzeichnen, ohne die Höhe des Schadens und die wahrscheinliche Ursache und den Zeitpunkt der Beschädigung und Minderung anzugeben;

In Erwägung, dass nach den Bestimmungen des Artikels 47, Absatz 1, diejenige Eisenbahn, welche den Schaden allein verschuldet hat, für denselben ausschliesslich haftet, und dass, mangels eines Protokolls, durch welches die Haftpflicht der Transportverwaltungen bis Ottlotschin klar festgestellt ist, angenommen werden muss, dass der Manko in Alexandrowo entstanden und daher von der Warschau-Wiener Eisenbahn zu vertreten ist.

Aus diesen Gründen

beschliesst:

Die von der französischen Ostbahn geleistete Entschädigung von Fr. 600 für Manko von 20 kg Abfälle von gesponnener Seide an einer durch die Filature de schappe in Troyes aufgegebenen Sendung ist durch die Gesellschaft der Warschau-Wiener Eisenbahn allein zu tragen.

Jurisprudence dans les différents Etats.

Responsabilité des chemins de fer pour manquants à l'arrivée lorsque la marchandise a été chargée par l'expéditeur.

(Arrêt de la cour de cassation de France, du 9 février 1898.)

— Comparer C. I. art. 8. —

Une maison de commerce avait remis au chemin de fer en Belgique pour la France un envoi de 81 balles de lin dont il avait lui-même opéré le chargement. A l'arrivée à destination, le chemin de fer déchargea la marchandise et lorsque le destinataire se présenta pour la retirer il constata un manquant de 8 balles pour lesquelles il réclama une indemnité à la compagnie. Les parties n'ayant pu s'entendre, l'affaire fut portée devant le tribunal

Rechtsprechung in den verschiedenen Staaten.

Haftpflicht der Eisenbahn für Manko bei Ankunft, wenn die Verladung des Guts durch den Absender bewirkt wurde.

(Entscheidung des franz. Kassationshofes vom 9. Februar 1898.)

— Zu vergleichen I. U. Art. 8. —

Ein Handlungshaus hatte der Eisenbahn in Belgien eine Sendung von 81 Ballen Hanf nach Frankreich übergeben, dessen Verladung es selbst besorgt hatte. Nach Ankunft am Bestimmungsorte entlud die Eisenbahn das Gut, und als der Empfänger es abholen wollte, stellte er das Fehlen von 8 Ballen fest, für welche er von der Eisenbahn Entschädigung verlangte. Da die Parteien sich nicht einigen konnten, kam die Sache vor das Handelsgericht in Lille, wel-

de commerce de Lille qui fit droit à la requête du demandeur « attendu », dit-il, « que la compagnie invoque l'article 8, § 4, de la convention de Berne, mais que les dispositions de cet article ne sauraient recevoir leur application lorsqu'une faute ou une négligence est établie à la charge de la compagnie et qu'en opérant le déchargement hors la présence des demandeurs ou eux dûment appelés la compagnie défenderesse a commis une faute dont elle doit être déclarée responsable ».

La cour de cassation, saisie du litige, a annulé cette décision attendu que, pour établir l'existence d'un manquant et pour condamner la compagnie à en rembourser la valeur aux destinataires, le jugement attaqué n'a pas constaté, conformément aux prescriptions de la convention de Berne sur la preuve en cas de chargement par l'expéditeur, que la vérification du nombre des colis eût été faite par le chemin de fer et mentionnée sur la lettre de voiture; qu'il s'est uniquement fondé sur une prétendue faute que la compagnie aurait commise en déchargeant les marchandises hors la présence des destinataires ou eux dûment appelés, mais que ni la convention de Berne ni aucune disposition réglementaire n'obligeait la compagnie à différer le déchargement et à ne l'effectuer qu'après avoir mis ces destinataires en demeure d'assister à cette opération. (Annales des chemins de fer et tramways I, p. 9.)

ches dem Verlangen des Klägers Folge gab, « in Erwägung », wie es aussprach, « dass die Eisenbahn den Artikel 8, Absatz 4, des Berner Uebereinkommens geltend macht: dass die Bestimmungen dieses Artikels jedoch keine Anwendung finden können, wenn ein Verschulden oder eine Vernachlässigung seitens der Eisenbahn festgestellt ist, und dass der Umstand, dass die Entladung in Abwesenheit des Klägers, bezw. ohne dessen Einladung dazu geschah, ein solches Verschulden begründet, wofür die Eisenbahn verantwortlich ist ».

Der Kassationshof, vor den der Streit gebracht wurde, hat diese Entscheidung aufgehoben, in Erwägung, dass, um das Vorhandensein eines teilweisen Verlustes festzustellen und die Eisenbahn zur Vergütung des Werts an den Empfänger zu verurteilen, das angegriffene Urteil, gemäss den Vorschriften des Berner Uebereinkommens über den Beweis bei Verladung durch den Absender, hätte feststellen müssen, dass die Nachzählung der Colli durch die Eisenbahn erfolgt und dies auf dem Frachtbriefe beurkundet worden ist; dass das Urteil sich lediglich auf ein behauptetes Verschulden stützt, welches darin bestehen soll, dass die Eisenbahn die Entladung des Guts beorderte, während der Empfänger abwesend, bezw. nicht gehörig dazu eingeladen war; dass jedoch weder das Berner Uebereinkommen, noch sonst eine reglementarische Bestimmung die Eisenbahn verpflichtete, die Entladung zu verschieben und sie erst dann vorzunehmen, nachdem sie den Empfänger aufgefordert hatte, dieser Handlung beizuwohnen. (Annales des chemins de fer et tramways I, S. 9.)

Calcul des taxes. Change.

(Arrêt de la cour de cassation de France, du 28 mars 1898.)
— Comp. C. I. art. 11. —

Un négociant qui s'était fait adresser des marchandises d'Espagne en port dû à une gare française prétendit, au moment d'acquitter en francs les frais de transport que la compagnie du chemin de fer devait lui tenir compte de la dépréciation de la monnaie espagnole pour le trajet effectué dans ce pays. Il basait sa réclamation sur le fait que le gouvernement espagnol a autorisé la compagnie de Tarragone-Barcelone-France à majorer les taxes portées à son tarif en pesetas d'une

Frachtberechnung. Geldkurs.

(Entscheidung des franz. Kassationshofes vom 28. März 1898.)
— Zu vergleichen I. U. Art. 11. —

Ein Kaufmann, der aus Spanien Waren nach einer französischen Station in überwiesener Fracht kommen liess, behauptete, als er die Fracht in Franken bezahlte, dass die Eisenbahn ihn den Vorteil des niedrigen Kurses des spanischen Geldes hinsichtlich der spanischen Strecke geniessen lassen müsse. Er begründete seine Reklamation mit der Thatsache, dass die spanische Regierung die Eisenbahn Tarragona-Barcelona-Frankreich ermächtigt hat, die in ihrem in Pesetas aufgestellten Tarife

somme égale à la perte de change qu'elle subissait dans le règlement de compte avec la compagnie du Midi pour le parcours effectué sur ce dernier réseau. Inversement, disait-il, une réduction équivalente doit être accordée pour le trajet en Espagne lorsque le paiement a lieu en francs lors de l'arrivée à destination.

Ce raisonnement n'a pas prévalu devant la cour de cassation qui a confirmé l'arrêt rendu par la cour d'appel de Montpellier et débouté le destinataire des fins de sa plainte.

Attendu qu'il résulte des constatations de l'arrêt attaqué que les marchandises faisant l'objet des expéditions litigieuses voyageaient aux conditions du tarif international P. V. S. 25 de la compagnie, que ce tarif fixe, par tonne de marchandises expédiées en port payé d'une station de France à une station d'Espagne ou en port dû d'une station d'Espagne à une station de France, un prix unique applicable à l'ensemble du transport sans distinction entre le parcours sur le réseau français et le parcours sur le réseau espagnol et dont la quotité est déterminée en francs ;

attendu que les tarifs des compagnies de chemins de fer régulièrement homologués et publiés, ont force de loi et que les compagnies sont tenues de les appliquer à la lettre, sans pouvoir ni les augmenter, ni les diminuer, que la compagnie du Midi eût manqué à cette obligation, si elle eût consenti à recevoir des destinataires un prix de transport inférieur à celui qui figurait au tarif, sous prétexte de tenir compte du cours du change qui existait alors au profit de la monnaie française et au détriment de la monnaie espagnole; que vainement le pourvoi invoque une disposition contenue dans une annexe homologuée en Espagne, mais non introduite dans le tarif français, qui permet à la compagnie de Tarragone-Barcelone-France de majorer des cours du change le prix du transport applicable au parcours de la marchandise en France; qu'un tarif international commun à deux pays n'est exécutoire dans chacun d'eux que pour les clauses et conditions qui y ont été régulièrement approuvées par l'autorité supérieure compétente: que les

enthaltenen Frachtsätze um einen Betrag zu erhöhen, welcher dem Kursverlust gleichkommt, den sie in ihrem Rechnungsausgleich mit der Midi-Eisenbahn auf die Fracht für deren Strecke erlitt. Umgekehrt, sagte er, muss eine entsprechende Ermässigung für die spanische Strecke bewilligt werden, wenn die Zahlung der Fracht bei Ankunft am Bestimmungsorte in Franken erfolgt.

Dieser Gedankengang hat vor dem Kassationshofe nicht obgesiegt, der in Übereinstimmung mit dem Urteil des Appellgerichts in Montpellier den Empfänger mit seiner Klage abgewiesen hat:

in Erwägung, dass aus den Feststellungen des angegriffenen Urteils hervorgeht, dass die Güter, welche Gegenstand der streitigen Sendungen sind, zu den Bedingungen des internationalen Tarifs P. V. S. 25 befördert wurden; dass dieser Tarif für die Beförderung einer Tonne Güter in Frankatur von einer französischen nach einer spanischen Station, oder in Überweisung von einer spanischen nach einer französischen Station, einen einzigen auf die Gesamtbeförderung anwendbaren Frachtsatz, ohne einen Unterschied zwischen der Strecke des französischen und derjenigen des spanischen Netzes zu machen, festsetzt, dessen Betrag in Franken angegeben ist;

dass die gehörig genehmigten und veröffentlichten Tarife der Eisenbahnen Gesetzeskraft haben und die Eisenbahnen gehalten sind, sie ihrem Wortlaute nach anzuwenden, ohne dieselben erhöhen oder herabsetzen zu können, und die Midi-Eisenbahn diese Verpflichtung nicht erfüllt hätte, wenn sie von dem Empfanger eine niedrigere Fracht als die im Tarife verzeichnete unter dem Vorwande angenommen hätte, dem Kursunterschiede Rechnung zu tragen, welcher zur kritischen Zeit zu gunsten des französischen und zum Nachteil des spanischen Geldes bestand; dass die Revisionsklage vergeblich eine Bestimmung anführt, welche in einem in Spanien genehmigten Nachtrage enthalten, aber in den französischen Tarif nicht übergegangen ist, nach welcher es der Eisenbahngesellschaft Tarragona-Barcelona-Frankreich gestattet ist, den für die Beförderung in Frankreich anzuwendenden Frachtsatz um die Kursdifferenz zu erhöhen; dass ein internationaler, zweien Ländern gemeinsamer Tarif in jedem derselben nur hinsichtlich der Be-

accords qui seraient intervenus entre les expéditeurs et la compagnie espagnole, premier transporteur, ne pourraient avoir pour effet de donner force exécutoire, en France, à une disposition du tarif espagnol différente de celle du tarif français qui a le caractère d'une loi d'ordre public à laquelle il n'est pas permis de déroger par des conventions particulières. (Lamé Fleury, Bulletin annoté 1898, p. 142.)

Note. Nous rappelons que *pour les envois de France en Espagne* il existe une entente entre les compagnies françaises et espagnoles qui permet aux expéditeurs français de bénéficier du cours du change. Cette disposition a été reproduite dans le bulletin de 1898, p. 105.

Calcul du prix de transport.

(Jugement du tribunal de district en matière commerciale, à Vienne, du 24 septembre 1898.)

— Comp. C. I. art. 11, 12. —

Deux envois de pâte de bois (lissée), pesant 10 000 et 11 000 kilos, avaient été remis au transport en décembre 1897 et en avril 1898 à Scheibmühl, station des chemins de fer de l'Etat autrichien, à destination d'Asch, station des chemins de fer de l'Etat de Bavière; le chemin de fer avait de ce chef perçu 148 florins, puis ultérieurement 141 florins 80 de plus pour le prix de transport qui, suivant la déclaration du chemin de fer défendeur, devait être calculé d'après le tarif de l'union austro-hongroise-bavaroise. Le demandeur objecta que les expéditions auraient dû être taxées d'après les tarifs internes applicables en Autriche et en Bavière, tarifs donnant pour l'un des envois 83 florins 08, et pour l'autre 75 florins 53, soit au total 158 florins 61; et, sans avoir procédé d'abord par voie de réclamation, il actionna le défendeur devant le tribunal compétent, en remboursement des 131 florins 21 perçus en trop.

La demande a été pleinement admise et le chemin de fer condamné aux frais et dépens pour les motifs suivants:

1° Pour établir qu'il ne pouvait, comme il l'a fait, appliquer que le tarif de l'union austro-hongroise-bavaroise, le chemin de fer défendeur s'ap-

stimmungen und Bedingungen rechtsgültig ist, die von der zuständigen Behörde in gehöriger Weise genehmigt worden sind; dass Vereinbarungen, welche zwischen Absendern und der spanischen Eisenbahngesellschaft, als ursprünglichem Frachtführer, getroffen wären, nicht die Wirkung haben könnten, in Frankreich einer Bestimmung des spanischen Tarifs Rechtswirkung zu verleihen, welche von derjenigen des französischen Tarifs abweicht, der den Charakter eines allgemeinen Gesetzes hat, von welchem durch besondere Abmachungen abzugehen nicht gestattet ist. (Lamé Fleury, Bulletin annoté 1898, S. 142.)

Notiz. Wir erinnern daran, dass *für die Sendungen aus Frankreich nach Spanien* ein Übereinkommen zwischen den französischen und den spanischen Eisenbahnen besteht, wonach dem französischen Absender der Anspruch auf die Kursdifferenz gewahrt ist. Wir haben dieses Übereinkommen in der Zeitschrift von 1898, S. 105, veröffentlicht.

Frachtberechnung.

(Entscheidung des Bezirksgerichtes für Handelssachen in Wien vom 24. September 1898.)

— Zu vergleichen I. U. Art. 11, 12. —

Von Scherbmühl, Station der k. k. österreichischen Staatsbahnen, wurden im Dezember 1897 und April 1898 zwei Sendungen Holzstoff (geschliffen) im Gewicht von 10 000 und 11 000 kg nach Asch, Station der k. bayerischen Staatseisenbahnen, aufgegeben, und dafür von der Eisenbahn 148 Gulden und nachträglich noch weitere 141,80 Gulden Fracht erhoben, welche nach Angabe der beklagten Bahn auf Grund des österreichisch-ungarisch-bayerischen Eisenbahnverbandstarifs zu berechnen war. Der Kläger dagegen beanspruchte die Berechnung der Fracht unter Anwendung der in Oesterreich und Bayern geltenden internen Tarife, wonach für die eine Sendung 83,08 und für die andere Sendung 75,53 Gulden, zusammen also 158,61 Gulden zu berechnen gewesen waren, und belangte die Eisenbahn — ohne dass vorher auf dem Wege der Reklamation vorgegangen worden war — beim kompetenten Gerichte um Rückgabe der hiernach zu viel bezahlten 131,21 Gulden.

Die Klage ist im vollen Umfang und unter Kostenfolge für die Eisenbahn gutgeheissen worden, im wesentlichen mit folgender Begründung:

1. Die beklagte Bahn beruft sich zum Beweise, dass nur der von ihr angewendete österreichisch-ungarisch-bayerische Eisenbahnverbandstarif ange-

puie sur le fait que ledit tarif renvoie au tarif pour le transport des marchandises entre l'Autriche-Hongrie, d'une part, et l'Allemagne, le Luxembourg, la Belgique et les Pays-Bas, d'autre part, et que sous la rubrique pâte de bois (remarque p. 8), ce dernier tarif stipule que la réexpédition aux stations frontières autrichiennes ne peut avoir lieu que si cette opération est prescrite par l'expéditeur dans la lettre de voiture, ce qui n'était pas le cas ici.

2° Mais les dispositions du tarif invoqué par le chemin de fer ne peuvent être prises en considération que s'il est établi que ce tarif est seul applicable. Or, lorsqu'il existe un tarif direct, aucune prescription n'oblige à l'application exclusive de ce tarif; bien plus, le chemin de fer est tenu de choisir le tarif le plus avantageux pour l'intéressé. Le tarif appliqué par le chemin de fer est ici très défavorable à l'expéditeur, ainsi qu'il ressort de la différence entre le tarif invoqué par ce dernier et le taril direct. En conséquence, le choix du tarif direct par le chemin de fer était inadmissible en l'espèce et l'on ne peut arguer de la remarque du tarif relevée par le chemin de fer. Cette remarque serait d'ailleurs encore sans effet par la raison que les marchandises litigieuses avaient été expédiées en trafic interne et avec une lettre de voiture interne et qu'aux termes de la disposition additionnelle XVII au § 51 du règlement d'exploitation [1]), sauf dans des cas spécialement déterminés, il doit être satisfait à la demande formulée conformément au § 61 (4), tendant à l'application ultérieure d'un tarif plus réduit que celui qui avait été choisi par le chemin de fer.

[1]) XVII. La demande tendant, d'après le § 6, alinéa (4), à obtenir l'application ultérieure d'un tarif plus réduit que celui qui avait été choisi par le chemin de fer pour les marchandises et les animaux vivants remis au transport sans prescription d'itinéraire et d'expédition, doit être admise sauf les exceptions suivantes:

1° On ne peut exiger l'application de tarifs exceptionnels et de réductions de taxes qui ne sont pas valables pour l'ensemble du parcours ayant droit au transport sur le chemin de fer accordant lesdites facilités ou qui stipulent la remise de quantités minima ou autres conditions spéciales.

2° La demande en remboursement de taxe n'est pas non plus prise en considération:

wendet werden durfte, darauf, dass dieser Tarif auf den Tarif für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits verweist, und in diesem letzteren bei der Position Holzpapierstoff (Vorbemerkung auf S. 8) bestimmt ist, dass die Umexpedition in den deutsch-österreichischen Grenzstationen nur gewählt wird, wenn dieselbe im Frachtbriefe vom Absender vorgeschrieben ist, was im vorliegenden Falle nicht geschehen sei.

2. Die Bestimmungen des von der Bahn berechneten Tarifes kommen aber nur dann in Betracht, wenn feststeht, dass nur dieser Tarif zur Anwendung zu kommen hat. Es besteht nun keine Vorschrift, dass beim Vorhandensein eines direkten Tarifes nur dieser angewendet werden soll; vielmehr obliegt es der Bahn, den der Partei günstigsten Tarif zu wählen. Der von der Bahn angewendete Tarif ist aber ein der Partei sehr ungünstiger, wie die Differenz zeigt, welche sich zwischen dem von der Partei beanspruchten und dem direkten Tarife ergiebt. Es war daher der von der Bahn in Anrechnung gebrachte direkte Tarif im vorliegenden Falle unzulässig und kann auch auf die von der Eisenbahn hervorgehobene Tarifbemerkung keine Rücksicht genommen werden. Diese Bemerkung müsste aber auch darum ausser Betracht fallen, weil die in der Klage erwähnten Güter im inländischen Verkehre und mit einem inländischen Frachtbriefe abgefertigt wurden und nach Zusatzbestimmung XVII zu § 51 des Betriebsreglements [1]) dem nach § 61 (4) gestellten Begehren um nachträgliche Anwendung einer billigeren als der von der Eisenbahn gewählten Abfertigung mit bestimmten Ausnahmen stattzugeben ist.

[1]) XVII. Dem nach § 61, Absatz (4), gestellten Begehren um nachträgliche Anwendung einer billigeren als der von der Eisenbahn gewählten Abfertigung bei Frachtgütern und lebenden Tieren, welche ohne Weg- und Abfertigungsvorschrift zur Aufgabe gelangen, wird mit folgenden Ausnahmen stattgegeben:

1. Die Anwendung von Ausnahmetarifen und Frachtermässigungen, welche nicht für die ganze transportberechtigte Strecke jener Eisenbahn, von welcher sie gewährt sind, Gültigkeit haben, oder welche an die Aufbringung von Minimalquantitäten oder an sonstige besondere Bedingungen gebunden sind, kann nicht beansprucht werden.

2. Der Frachterstattungsanspruch bleibt ferner unberücksichtigt:

3° Dans l'espèce, la marchandise a été effectivement remise au transport sans prescription d'itinéraire et d'expédition; aucune des exceptions formulées dans la disposition additionnelle XVII n'est ici applicable; en conséquence, le demandeur est fondé à réclamer l'application du tarif plus réduit indiqué par lui, au lieu du tarif plus élevé choisi par le chemin de fer.

4° Il y a lieu, en outre, d'observer que les conditions du tarif choisi par le chemin de fer stipulent expressément, lors de l'application dudit tarif, la validité de la prescription du règlement d'exploitation et de la disposition additionnelle. Si donc, d'une part, ce tarif dispose que le mode de la réexpédition doit, pour être choisi, être mentionné par l'expéditeur dans la lettre de voiture, et si, d'autre part, il est expressément spécifié que la disposition additionnelle XVII doit être appliquée — ce qui, du reste, va de soi, puisque l'expédition a eu lieu en trafic interne — il faudra nécessairement, en cas de contradiction entre une disposition de tarif et une disposition additionnelle au règlement d'exploitation, appliquer la disposition additionnelle et non celle du tarif, sinon il serait possible, à l'aide du tarif, d'éluder le règlement d'exploitation ainsi que sa disposition additionnelle.

A la prétention du chemin de fer d'après laquelle les dépens ne pouvaient lui être imputés, attendu que le demandeur n'avait pas procédé par voie de réclamation avant d'entamer le procès, le tribunal a répondu que le défendeur n'aurait pu, pour ce motif, être exonéré des dépens, et peut-être

a) si des combinaisons de tarifs sont ultérieurement demandées pour des itinéraires qui ne sont pas applicables aux relations de trafic en question.

Les gares de départ et d'arrivée renseignent sur les itinéraires légaux de transport, lorsque ces itinéraires ne figurent pas eux-mêmes sur les tarifs;

b) si sur l'itinéraire pour lequel le calcul de la taxe est ultérieurement demandé on accordait des délais réglementaires de livraison plus longs que ceux obtenus sur l'itinéraire effectivement suivi;

c) si, en cas de transport d'animaux vivants, on demande ultérieurement, pour un tronçon, l'application du tarif au poids et pour un autre, celle du tarif à la superficie (tarif au volume);

d) si un acheminement indirect est demandé ultérieurement et que pour l'effectuer réellement il faille faire passer un même envoi deux fois sur le même tronçon.

3. Hier wurde nun das Frachtgut thatsachlich ohne Weg- und Abfertigungsvorschrift aufgegeben, und es liegt keine der in der Zusatzbestimmung XVII angeführten Ausnahmen vor, demgemäss ist die Klagsseite berechtigt, die Anwendung des von ihr bezeichneten billigeren Tarifes statt des von der Bahn gewählten teureren Tarifes zu beanspruchen.

4. Auch muss noch darauf verwiesen werden, dass in den Bestimmungen des von der Bahn zur Berechnung gebrachten Tarifes ausdrücklich hervorgehoben ist, dass bei seiner Anwendung die Vorschrift des Betriebsreglements und der Zusatzbestimmung zu gelten habe. Wenn nun einerseits dieser Tarif bestimmt, dass eine Umexpedition nur dann gewählt wird, wenn es im Frachtbriefe vom Absender vorgeschrieben ist, andererseits ausdrücklich hervorgehoben wird, dass die Zusatzbestimmung XVII zu gelten habe, was übrigens sich von selbst versteht, weil die Abfertigung im internen Verkehre erfolgte, so wird bei einem Widerspruche einer Tarifbestimmung mit einer Zusatzbestimmung des Betriebsreglements unbedingt die Zusatzbestimmung und nicht die Tarifbestimmung zur Anwendung kommen, da es sonst möglich wäre, durch den Tarif das Betriebsreglement samt den Zusatzbestimmungen zu umgehen.

Auf die Einwendung der Eisenbahn, dass sie nicht kostenfällig werden könne, weil der Klager nicht vor Anhebung des Prozesses auf dem Reklamationsweg vorgegangen sei, wurde vom Gericht erwidert, dass aus diesem Grund die Geklagte nur dann von dem Kostenersatze befreit wäre und viel-

a) wenn nachträglich Tarifkombinationen über Routen in Anspruch genommen werden, die für die in Frage kommende Verkehrsrelation nicht transportberechtigt sind.

Über die transportberechtigten Routen, wenn sie nicht aus den Tarifen selbst zu entnehmen sind, geben die Versand- und Bestimmungsstation Auskunft;

b) wenn auf dem Wege, auf welchem die Frachtberechnung nachträglich begehrt wird, eine längere reglementarische Lieferfrist sich ergeben hätte als auf dem gewählten Wege;

c) wenn bei Transporten lebender Tiere streckenweise die Anwendung des Gewichtstarifes und streckenweise die Anwendung des Bodenflächen- (Raum-) Tarifes nachträglich gewünscht wird;

d) wenn nachträglich eine indirekte Abfertigung beansprucht wird, derzufolge bei thatsächlicher Ausführung der verlangten Abfertigung die Sendung auf einer und derselben Strecke zweimal hätte befördert werden müssen.

même encore réclamer le remboursement de ses frais que si, dès la première audience, il avait immédiatement reconnu le bien-fondé de la demande, ce qui n'a pas été le cas. (Allgem. Tarifanzeiger n° 45, p. 583.)

Livraison prétendue tardive de la marchandise dans le délai de livraison.

(Arrêt de la cour suprême à Vienne du 14 juillet 1898.)

— Comp. C. I. art. 14 et Disp. régl. § 6. —

Le 11 août 1897, le plaignant remettait à Vienne un envoi de viande fraîche pesant 183 kilos pour Z. à G. Après être vainement venu à la gare de G. dès le matin du 12 août pour retirer la marchandise, Z. revint le soir du même jour et reçut avis du chef de gare que l'expédition était arrivée. En conséquence, Z. se rendit chez lui et reparut à la gare avec ses commis pour enlever la marchandise. Le chef de gare lui déclara alors, dit le plaignant, que la viande avait, par suite d'erreur, continué sa route avec le train. Le chemin de fer défendeur soutint que la viande n'avait pas été trouvée dans le wagon et que, pour ce fait, le train avait continué sans que la marchandise eût été déchargée. Ce fut seulement le 13 août 1897, au matin, que la viande revint à G., retour de O., où elle avait été emportée, et Z. en fut immédiatement avisé. Mais celui-ci ne prit plus livraison de l'expédition qui, par suite, fut vendue le même jour, à 11 heures du matin, par licitation, ce qui produisit une somme nette de 41 fl. 73 kr. Le plaignant réclama au chemin de fer le montant du dommage qui, déduction faite du produit de la licitation sur le total de la facture s'élevant à 143 fl. 60 kr., représentait une somme de 101 fl. 87 kr. Le demandeur n'accepta pas le produit de la licitation que lui offrait le chemin de fer et celui-ci en fit le dépôt.

En première instance (tribunal de district pour les affaires commerciales), un jugement du 8 février 1898 repoussa la demande parce que la marchandise avait été mise à la disposition du destinataire avant l'expiration des délais réglementaires de livraison, par conséquent, en temps utile.

Le tribunal i. r. de commerce, statuant en deuxième instance, accueillit intégralement, au con-

mehr noch Ersatz ihrer Kosten verlangen könnte, wenn sie sofort bei der ersten Tagsetzung den Anspruch der Klägerin anerkannt hätte, was nicht geschehen sei. (Allgemeiner Tarifanzeiger Nr. 45, S. 583.)

Angeblich verspätete Ablieferung des Guts innerhalb der Lieferfrist.

(Entscheidung des k. k. Obersten Gerichtshofs in Wien vom 14. Juli 1898.)

— Zu vergleichen I. U. Art. 14 und Ausf.-B. § 6. —

Am 11. August 1897 wurde von dem Kläger in Wien eine Sendung frischen Fleisches im Gewichte von 183 kg an Z. in G. aufgegeben. Nachdem Z. schon am Morgen des 12. August vergeblich behufs Abholung der Ware am Bahnhofe in G. erschienen war, kam er am Abend desselben Tages wieder dahin und erhielt vom Stationsbeamten die Mitteilung, dass die Sendung bereits angekommen sei. Infolgedessen begab sich Z. nach Hause und erschien dann mit seinen Burschen zur Übernahme der Ware am Bahnhofe. Da wurde ihm, wie Kläger behauptet, vom Bahnbeamten mitgeteilt, dass das Fleisch irrtümlich mit dem Zuge weitergegangen sei. Die beklagte Bahn behauptete, dass das Fleisch im Wagen nicht gefunden wurde und daher der Zug ohne Ausladung desselben weiterging. Erst am 13. August 1897 morgens langte das Fleisch von O., wohin es weitergeführt worden war, in G. ein, und Z. wurde sofort davon verständigt. Dieser nahm aber die Sendung nicht mehr an, welche deshalb an demselben Tage um 11 Uhr vormittags licitando verkauft und wobei ein Reinerlös von 41 fl. 73 kr. erziehlt wurde. Kläger beanspruchte von der Bahn den Ersatz des Schadenbetrages, der sich nach Abzug des Licitationserlöses von dem Fakturenwerte von 143 fl. 60 kr. ergiebt, also den Betrag von 101 fl. 87 kr. Den ihm von der Bahn angebotenen Erlös der Licitation nahm Kläger nicht an; die Bahn erlegte ihn beim dortigen Depositenamt.

Die erste Instanz (Bezirksgericht für Handelssachen) wies mit Urteil vom 8. Februar 1898 die Klage ab, weil das Gut noch innerhalb der reglementarischen Lieferfrist, also rechtzeitig, dem Empfänger avisiert worden sei.

Das k. k. Handelsgericht als zweite Instanz hat dagegen am 6. Mai 1898 die Klage im ganzen Um-

traire, la requête le 6 mai 1898, attendu qu'il y avait eu dévoyé par la faute du chemin de fer et que ce dévoyé devait être considéré comme ayant endommagé la marchandise, ce dont le chemin de fer était responsable d'après l'art. 398 c. com. et le § 75 du règlement de transport[1]. Le chemin de fer ne pouvait être exonéré parce que le dévoyé s'était produit dans la limite des délais réglementaires de livraison, alors que la marchandise, dès le 12 août, était parvenue à destination et que le chemin de fer en avait averti le destinataire.

La cour suprême, de son côté, comme cour de revision, a repris, le 14 juillet 1898, le jugement du tribunal de district pour affaires commerciales à Vienne, et rejeté, avec condamnation aux dépens, la requête du demandeur.

« La raison pour laquelle le demandeur a refusé d'accepter l'envoi, c'est que la viande, au moment où il aurait pu en prendre livraison, n'était plus fraîche, et ce fait, de son côté, s'explique parce que la marchandise n'avait pas été, dès le 12 août 1897, remise au destinataire, mais seulement le 13 août 1897, attendu qu'elle avait été acheminée jusqu'à O., d'où elle avait été retournée à G. La détérioration de la viande est donc due à la durée du transport plus prolongée qu'il n'aurait fallu pour l'arrivée à G. en bon conditionnement. En fait, le motif de l'avarie est donc le séjour prolongé de la viande sur le chemin de fer.

« Mais, à cet égard, ce dernier ne pourrait être déclaré fautif que s'il n'avait pas observé le délai imparti.

« Les dispositions des art. 66 et 68 du règlement d'exploitation des chemins de fer ne peuvent servir de base aux prétentions du demandeur. Elles ne supposent pas seulement que la marchandise était arrivée à destination, ce qui n'était pas le cas ici, puisqu'elle a continué sa route et que le personnel de la gare de G. n'en a pas du tout pris livraison, mais encore d'après le texte formel de l'art. 68, al. 2, ces dispositions ne mo-

[1] B. 1893 p. 139.

fange gutgeheissen, weil aus Verschulden der Eisenbahn eine Verschleppung des Frachtgutes stattgefunden habe, und diese Verschleppung als eine die Substanz des Gutes schädigende Handlung angesehen werden müsse, wofür die Bahn nach Art. 398 H.-GB. und § 75 des Betriebsreglements [1] verantwortlich sei. Dass diese Verschleppung innerhalb der reglementarischen Lieferfrist statthatte, könne die Bahn nicht entlasten, nachdem das Gut schon am 12. August in der Bestimmungsstation angekommen und dem Empfänger davon bahnamtlich Kenntnis gegeben worden war.

Der k. k. Oberste Gerichtshof hinwieder, als Revisionsgericht, hat unterm 14. Juli 1898 das Urteil des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien wieder hergestellt und die Ansprüche des Klägers kostenfällig zurückgewiesen.

« Der Grund, aus welchem seitens des Klagers die Annahme der Sendung verweigert wurde, liegt darin, dass das Fleisch zur Zeit, wo er es erst hätte übernehmen können, nicht mehr frisch war, und dies hat wieder seine Ursache darin, dass es nicht schon am 12. August 1897 zur Abgabe an den Adressaten gelangte, sondern dass dies erst am 13. August 1897 geschah, weil es nach O. weitergegangen war und von dort erst wieder nach G. zurückgesendet wurde. Die Deteriorierung des Fleisches wurde also dadurch bewirkt, dass es längere Zeit auf dem Transporte war, als dies hätte der Fall sein sollen, damit es in gutem Zustande in G. ankomme. Thatsächlich ist also der Grund dieser Deteriorierung das längere Verbleiben des Fleisches auf der Bahn.

« In dieser Beziehung könnte aber der letzteren nur dann ein Verschulden beigemessen werden, wenn sie die bedungene Lieferfrist nicht eingehalten hätte.

« Die Bestimmungen der §§ 66 und 68 des Eisenbahn-Betriebsreglements vermögen den Anspruch des Klägers nicht zu begründen. Sie haben nicht nur zur Voraussetzung, dass das Gut am Bestimmungsorte eingelangt ist, was hier nicht der Fall war, weil es eben weiter gerollt ist und von dem Personal der Station G. gar nicht in Empfang genommen wurde, sondern es werden auch nach der ausdrücklichen Anordnung des § 68, Abs. 2, durch die dies-

[1] Z. 1893 S. 129.

difient en rien celles qui concernent le délai de livraison.

« Lors donc que le plaignant, dans l'instance en revision, soutient que desdits art. 66 et 68 découle une obligation personnelle du chemin de fer, indépendante du délai de livraison pour la remise de la lettre de voiture et la livraison de la marchandise, cette prétention ne semble pas justifiée.

« Le chemin de fer a rempli ses obligations conformément au contrat de transport et doit, par conséquent, être renvoyé des fins de la plainte. » (Allgemeiner Tarifanzeiger, à Vienne, n° 43, p. 558.)

Livraison. Obligation pour le chemin de fer de prouver l'authenticité de la signature sur le reçu.

(Arrêt de la cour d'appel de Milan, du 24 novembre 1898.) — Comp. C. I. art. 16.

Le chemin de fer de la Méditerranée avait été judiciairement assigné par un expéditeur en paiement de la valeur de deux envois faits en novembre de Turin à Asti, attendu que ces envois n'étaient pas parvenus entre les mains du destinataire.

Le défendeur pour sa décharge présenta les reçus qu'avaient signé le destinataire comme preuve de l'exacte livraison des marchandises.

Mais le demandeur contesta l'authenticité des signatures produites, et offrit de prouver par témoins et par experts que les signatures n'étaient pas autographes.

Le juge de première instance décida d'admettre la preuve; la cour d'appel de Milan, devant laquelle un pourvoi avait été formé, confirma la décision, mais se prononça contre l'obligation imposée aux destinataires de faire la preuve, comme contraire aux dispositions des articles 1321—1322 du code civil, attendu que celui auquel est opposé une signature privée, peut se borner à la contester. C'est à celui qui produit la signature à fournir la preuve de son authenticité.

fälligen Bestimmungen die Festsetzungen über die Lieferfrist nicht berührt.

« Wenn daher der Kläger in der Revisionsbeantwortung anführt, es bestehe auf Grund der gedachten §§ 66 und 68 eine selbständige, von der Lieferfrist unabhängige Verpflichtung der Eisenbahn zur Übergabe des Frachtbriefes und Ablieferung des Gutes an den Adressaten, so erscheint dies nicht zutreffend.

« Die Bahn hat sonach ihren Verpflichtungen aus dem Frachtvertrage entsprochen und war demzufolge das Klagebegehren abzuweisen. » (Allgemeiner Tarifanzeiger in Wien, Nr. 43, S. 558.)

Ablieferung. Verpflichtung der Eisenbahn zum Nachweis der Richtigkeit der Unterschrift auf der Empfangsbescheinigung.

(Urteil des Appellgerichts in Mailand vom 24. November 1898.) — Zu vergleichen I. U. Art. 16. —

Die Mittelmeerbahn war vom Absender gerichtlich auf Zahlung des Werts zweier im November 1897 von Turin nach Asti beförderter Sendungen belangt worden, weil diese Sendungen nicht in die Hände der Adressaten gelangt sein sollen.

Die Beklagte legte zu ihrer Entlastung die Empfangsbescheinigungen vor, welche die Adressaten zum Beweise der richtigen Ablieferung der Güter an sie unterzeichnet hatten.

Aber der Kläger bestritt die Echtheit der vorgewiesenen Unterschriften und trug auf Zeugen- und Sachverständigen-Beweis an, um festzustellen, dass die Unterschriften keine eigenhändigen waren.

Der erste Richter beschloss die Abnahme des Beweises; das Appellgericht in Mailand, dessen Entscheidung alsdann angerufen wurde, bestätigte den Beschluss, sprach sich jedoch gegen die den Empfängern zugewiesene Beweispflicht aus, weil mit den Artikeln 1321—1322 des bürgerlichen Gesetzbuches im Widerspruch stehend, da derjenige, gegen welchen eine Privatunterschrift geltend gemacht wird, sich darauf beschränken kann, ihr die Anerkennung zu versagen. Den Beweis der Echtheit hat derjenige zu führen, der die Unterschrift geltend macht.

Pour ces motifs, la cour d'appel a décidé que le chemin de fer de la Méditerranée devait prouver l'authenticité de la signature du destinataire de la marchandise. (Communication directe.)

Aus diesen Gründen entschied der Gerichtshof, dass die Mittelmeerbahn den Beweis der Richtigkeit der Unterschriften der Gutsempfänger zu erbringen habe. (Direkte Mitteilung.)

Nouvelles diverses.

Convention additionnelle du 16 juin 1898.

La convention additionnelle du 16 juin 1898 à la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer du 16 octobre 1890 (B. 1898 p. 506) a été approuvée les 16/22 décembre 1898 par les chambres législatives suisses.

Introduction des couronnes comme étalon monétaire sur les chemins de fer austro-hongrois.

A dater du 1er janvier 1899 sur les réseaux des administrations de chemins de fer autrichiennes, hongroises et de la Bosnie-Herzégovine les frais de transport et les remboursements qui, jusqu'à présent, étaient donnés en florins et kreuzer — papier monnaie — autrichiens, sont exclusivement indiqués en couronnes et heller.

Par suite, conformément aux dispositions additionnelles VIII et XII du § 51 du règlement d'exploitation qui entrent en vigueur au jour précité, la déclaration d'intérêt à la livraison, ainsi que les débours et les remboursements doivent être portés en couronnes et heller dans les lettres de voiture, même quand il est fait usage pour l'expédition des anciens formulaires de lettres de voiture encore valables jusqu'à fin avril 1899. (Allg. Tarif-Anzeiger n° 52, p. 700.)

Paiement des droits d'entrée en Italie.

Les ministres italiens du trésor et des finances ont décidé de proroger jusqu'au 30 juin 1899 les dispositions de l'arrêté ministériel du 18 juin 1898[1], concernant l'acceptation des monnaies divisionnaires d'argent et des billets d'Etat et de banque pour le paiement des droits d'entrée, en maintenant la condition de la limitation à 100 lires de l'acceptation

[1] Comp. B. 1898, p. 552 (lire au passage visé 18 juin, au lieu de 18 juillet).

Verschiedene Mitteilungen.

Zusatzübereinkommen vom 16. Juni 1898.

Das Zusatzübereinkommen vom 16. Juni 1898 zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 (Z. 1898 S. 506) ist am 16./22 Dezember 1898 von den schweizerischen gesetzgebenden Räten genehmigt worden.

Die Einführung der Kronenwährung auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen.

Vom 1. Januar 1899 an werden im Bereiche der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnverwaltungen die Transportgebühren und Nachnahmen, soweit deren Verrechnung bisher in Gulden und Kreuzern österreichischer Währung — Noten — erfolgte, ausschliesslich in *Kronen* und *Hellern* verrechnet werden.

Es sind daher, entsprechend den vom eingangs bezeichneten Tage an gültigen Zusatzbestimmungen VIII und XII zu § 51 des Betriebsreglements, die Deklaration des Interesses an der Lieferung, ferner die Barvorschüsse und Nachnahmen in den Frachtbriefen stets in Kronen und Hellern anzusetzen, auch dann, wenn das noch bis Ende April 1899 gültige alte Frachtbriefformular beim Versand zur Verwendung kommt. (Allg. Tarif-Anzeiger Nr. 52, S. 700.)

Zahlung der italienischen Eingangszölle.

Von den italienischen Ministerien des Staatsschatzes und der Finanzen ist verfügt worden, dass die Bestimmungen des ministeriellen Dekretes vom 18. Juni 1898[1], betreffend die Annahme von Silberscheidemünzen und von Staats- und Banknoten bei Zahlung von Eingangszöllen, bis zum 30. Juni 1899 mit der bisherigen Beschränkung in Kraft bleiben, dass

[1] Zu vergleichen Z. 1898 S. 552 (wo es statt 18. Juli, 18. Juni heissen muss).

des monnaies divisionnaires d'argent italiennes pour chaque paiement. (Communication directe.)

Silberscheidemünzen italienischer Prägung nur bis zum Betrage von 100 Lire bei jeder einzelnen Zollzahlung angenommen werden. (Direkte Mitteilung.)

Refus des lettres de voiture adressées à des chefs de gare.

La direction des chemins de fer de l'Etat hongrois a recommandé expressément à son personnel de refuser absolument, en vertu des dispositions additionnelles au § 51 du règlement d'exploitation, les lettres de voiture qui sont adressées aux chefs de gare, aux gares de marchandises ou à d'autres adresses analogues. (Extrait de la Zeitung des Vereins D. E. V., n° 91, p. 1420.)

Zurückweisung von an Stationsvorstände adressierten Frachtbriefen.

Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat ihre Stationsorgane streng angewiesen, Frachtbriefe, die an den Stationsvorstand, an die Güterexpedition oder an ähnliche Adressen ausgestellt sind, im Sinne der Zusatzbestimmungen zum § 51 des Betriebs-Reglements unbedingt zurückzuweisen. (Aus der Zeitung des V. D. E. V. Nr. 91, S. 1420.)

Expéditions en port payé pour l'Espagne.

Les chemins de fer de l'Etat belge ont adressé le 24 décembre 1898 à leurs stations la circulaire suivante:

«Suivant une communication de la Compagnie française du Nord, les chemins de fer espagnols refusent à nouveau d'accepter les expéditions *en port perçu* effectuées en destination de la péninsule ibérique, même quand elles sont accompagnées *de bulletins d'affranchissement*.

Les envois à destination de l'Espagne ou du Portugal ne pourront donc plus, à l'avenir, être affranchis que jusqu'à la frontière espagnole.»

Franko-Sendungen nach Spanien.

Die belgische Eisenbahnverwaltung hat unterm 24. Dezember 1898 folgendes Cirkular an ihre Stationen erlassen:

«Nach einer Mitteilung der französischen Nordbahn verweigern die spanischen Eisenbahnen neuerdings die Annahme von Sendungen *in Frankatur* die nach der iberischen Halbinsel bestimmt sind, auch dann, wenn sie von *Frankaturzetteln* begleitet sind.

Sendungen mit der Bestimmung nach Spanien oder Portugal können daher in Zukunft nur noch bis zur spanischen Grenze frankiert werden.»

Taxes supplémentaires pour télégrammes expédiés par les gares de chemins de fer.

Est abrogée l'ordonnance du 30 septembre 1880, aux termes de laquelle tout télégramme payant, remis à un bureau télégraphique de chemin de fer badois, situé sur le territoire télégraphique impérial, est passible, en sus de la taxe télégraphique et des autres frais qui peuvent être dûs, d'une surtaxe de 20 pfennig à verser par l'expéditeur. (Badisches Verordnungsblatt, n° 69, p. 233.)

Zuschlagstaxen für Eisenbahn-Telegramme.

Die Verordnung vom 30. September 1880, wonach für jedes bei einer badischen, im Reichstelegraphengebiet gelegenen Bahntelegraphenstation zur Aufgabe kommende gebührenpflichtige Telegramm ausser der Telegrammgebühr und den etwa zur Erhebung kommenden sonstigen Gebühren ein Zuschlag von 20 Pfennig vom Aufgeber zu erheben war, ist aufgehoben worden. (Badisches Verordnungsblatt Nr. 69, S. 233.)

Transport des fleurs par trains de luxe entre Cannes et St-Pétersbourg via Vienne.

Récemment a été organisé un service direct franco-russe pour le transport de voyageurs, bagages et fleurs fraiches au moyen d'un train de luxe circulant une fois la semaine entre Cannes et St-Pétersbourg, service pour lequel on a tenu compte

Blumentransport mittelst Luxuszügen zwischen Cannes und St. Petersburg über Wien.

Vor kurzem ist ein direkter französisch-russischer Verkehr für die Beförderung von Personen, Gepäck und frischen Blumen mittelst wöchentlich einmal zwischen Cannes und St. Petersburg verkehrender Luxuszüge ins Leben gerufen worden, bei dem

de l'expérience déjà réalisée durant les années précédentes pour les services de ce genre.

On sait, combien dans certains endroits on recherche les fleurs fraiches, notamment en hiver, époque à laquelle les serres et les cultures artificielles locales ne peuvent suffire aux demandes, ni produire les espèces de fleurs les plus fines et les plus recherchées. Aussi avait-on essayé antérieurement l'expédition par trains directs; mais ce mode de transport, bien qu'effectué avec tout le soin possible, n'offrait pas toute la rapidité d'expédition voulue par suite des retards inévitables résultant de l'accomplissement des formalités douanières aux frontières.

On eut, par suite, l'idée de confier ces transports aux agents de la compagnie des wagons-lits, qui accompagnent les trains de luxe, et de les charger de remplir les formalités douanières durant les arrêts aux gares de Vintimille et de Pontebba, opérations auxquelles se prête le personnel des douanes, moyennant le paiement d'une taxe spéciale.

On a donc décidé d'effectuer le transport aux prix et conditions applicables pour les bagages. La compagnie des wagons-lits pourvoit à la garde en cours de route et à l'accomplissement, dans son wagon à bagages aménagé à cet effet, des opérations de douanes contre paiement de 1. l. 50 par expédition. Elle se charge également de l'enlèvement et de la livraison à domicile moyennant 1 lire par colis et par opération. Outre les gares de Cannes à Vintimille, où s'arrête le train de luxe, sont admises au même trafic les gares italiennes de Vintimille, Bordighera, Ospedaletti, S. Remo, Pegli et Gènes-P. principe, pour les destinations de Vienne-gare du sud, Oderberg, Varsovie et St-Pétersbourg. (Communication directe.)

Limitation du trafic des marchandises les dimanches et jours fériés sur les chemins de fer anglais.

La Chambre austro-hongroise de commerce et d'industrie, à Londres, a adressé sur cet objet, à la « Oesterreichische Eisenbahnzeitung », les communications suivantes:

« Toutes les administrations de chemins de fer consultées constatent à l'unanimité qu'elles n'ont

die in den vergangenen Jahren in ähnlichen Verkehren gemachten Erfahrungen verwertet wurden.

Es ist bekannt, wie sehr die frischen Blumen in einigen Orten begehrt werden, besonders im Winter, während die Treibhäuser und die künstliche Zucht am Orte selbst nicht genügen und die feineren und gesuchteren Arten der Blumen nicht geliefert werden können. Es wurde daher vorübergehend der Versandt mit direkten Zügen versucht; aber diese Art der Beförderung, so sorgfaltig dieselbe auch ausgeführt wurde, gewährte die erforderliche rasche Spedition nicht, wegen den unvermeidlichen Verzögerungen, die aus der Erfüllung der Zollformalitäten an der Grenze erwuchsen.

Man kam daher auf den Gedanken, diese Transporte den die Luxuszüge begleitenden Beamten der Schlafwagengesellschaft anzuvertrauen, welche die Zollbehandlung während des Aufenthaltes in den Stationen Ventimiglia und Pontebba zu besorgen haben, zu welcher die Zollbeamten gegen Vergütung einer besondern Gebühr bereit sind.

Es ist nun beschlossen worden, die Transporte nach den für Gepäck gültigen Bestimmungen und Modalitäten zu behandeln. Die Schlafwagengesellschaft besorgt ausser dem Gewahrsam während der Reise, auch die Zollbehandlung in ihrem dazu eingerichteten Gepäckwagen gegen Vergütung von L. 1. 50 für jede Sendung. Sie übernimmt auch die Abholung aus dem Hause und die Ablieferung in die Wohnung gegen Zahlung von L. 1. — per Collo und Operation. Ausser den französischen Stationen von Cannes bis Ventimiglia, in welchen der Luxuszug Aufenthalt hat, nehmen an diesem Verkehr die italienischen Stationen Ventimiglia, Bordighera, Ospedaletti, S. Remo, Pegli und Genua-P. Principe, hinsichtlich der Bestimmungsstationen Wien-Südbahnhof, Oderberg, Warschau und St. Petersburg teil. (Direkte Mitteilung.)

Beschränkung des Güterverkehrs an Sonn- und Feiertagen auf den Eisenbahnen Englands.

Über diesen Gegenstand hat die Oesterreichisch-Ungarische Handels- und Gewerbekammer in London laut der « Oesterreichischen Eisenbahnzeitung » nachstehende Mitteilungen gemacht:

« Alle befragten Bahnverwaltungen konstatieren übereinstimmend, dass sie keine gedruckten Ver-

aucune instruction imprimée pour la limitation du trafic des marchandises les dimanche et jours fériés, de sorte qu'on ne peut faire remonter à aucune date certaine le début de la limitation. Cette organisation est le résultat d'habitudes remontant à bien des années et s'est développée universellement parce qu'elle répondait aux vues du public relatives au repos dominical; elle est absolument conforme aux besoins du monde des affaires, qui ne formule pas la moindre plainte contre cette limitation. Toutes les gares de marchandises sont fermées au public le dimanche; les grandes gares sont fermées dès le samedi à 2 ou 3 heures de l'après-midi. Durant ce laps de temps les chemins de fer n'acceptent aucune marchandise du public. En principe, les administrations tendent à restreindre au minimum le nombre des trains en partance le dimanche et notamment les trains de marchandises et à libérer le dimanche le plus grand nombre d'employés de toutes sortes. En règle générale, les employés des gares de marchandises n'ont aucun service le dimanche; toutefois, il arrive aux époques de presse exceptionnelle que quelques agents sont requis de charger ou de décharger le dimanche des marchandises dont la manutention n'a pu être achevée le jour précédent. Parfois aussi, il est nécessaire, par suite d'un mouvement d'affaires exceptionnellement actif, ou quand des causes naturelles telles que gelée, neige, brouillard ou autres perturbations surgissent, d'intercaler le dimanche un certain nombre de trains de marchandises, notamment pour débarrasser les gares dans lesquelles se sont peut-être accumulés un grand nombre de wagons vides ou chargés de charbon. Cependant ces trains ne sont pas formés sur la demande qu'en ferait le public, mais ils servent simplement aux besoins du chemin de fer. Les objets sujets à prompte détérioration, tels que le lait, les poissons et autres analogues sont transportés le dimanche, dans la mesure où l'exigent les besoins du public, par trains de voyageurs ou trains spéciaux. Dans les grandes gares de marchandises, ils sont livrés même aux quatre fêtes légales.

» En général, le système de la limitation du trafic des marchandises se réduit à ce que les marchandises ne sont ni acceptées ni livrées les di-

ordnungen für die Einschränkung des Güterverkehrs an Sonn- und Feiertagen besitzen, sowie dass der Beginn der Beschränkung auf kein bestimmtes Datum zurückgeführt werden könne. Diese Einrichtung ist das Ergebnis langjähriger Gepflogenheit und hat sich, den Anschauungen des Publikums und den daraus sich ergebenden Gebräuchen hinsichtlich der Sonntagsruhe entsprechend, allmählich entwickelt; sie ist vollkommen den Bedürfnissen der Geschäftswelt angepasst, die in keiner Weise über diese Einschränkung Klage führt. Alle Güterstationen sind dem Publikum gegenüber am Sonntag geschlossen; die grösseren Stationen werden bereits am Sonnabend von nachmittags 2 oder 3 Uhr an geschlossen. Während dieser Zeit nehmen die Bahnen vom Publikum keine Güter entgegen. Im Prinzip streben die Verwaltungen danach, die Zahl der am Sonntag abzulassenden Züge und namentlich auch Güterzüge auf das mögliche Mindestmass zu beschränken und einer so grossen Anzahl von Bediensteten aller Art wie irgend thunlich den Sonntag frei zu geben. In der Regel leisten die Bediensteten der Güterstationen am Sonntag keinen Dienst, jedoch kommt es zu Zeiten aussergewöhnlich grossen Geschäftsdranges vor, dass einige Leute aufgefordert werden, am Sonntag Waren auf- oder abzuladen, deren Besorgung am Tage vorher nicht rechtzeitig vollendet werden konnte. Auch ist es zuweilen erforderlich, infolge aussergewöhnlich regen Geschäftsverkehres, oder wenn durch Naturereignisse wie Frost, Schnee, Nebel und dergleichen Stockungen hervorgerufen werden, am Sonntag eine gewisse Zahl von Güterzügen einzuschalten, namentlich um Stationen zu entlasten, wo sich vielleicht eine übergrosse Anzahl von leeren Wagen oder von beladenen Kohlenwagen angesammelt hat. Diese Züge werden indes nicht eingelegt, weil etwa das Publikum dies verlangt, sondern sie dienen lediglich den Bedürfnissen der Bahn. Leicht verderbliche Artikel, wie Milch, Fische und dergleichen werden, soweit das Bedürfnis des Publikums es erfordert, am Sonntag durch Personenzüge oder Sonderzüge befördert. Auf den grösseren Güterstationen werden sie an den vier Bankfeiertagen auch ausgeliefert.

« Im allgemeinen lässt sich das System der Einschränkung des Güterverkehrs dahin zusammenfassen, dass an Sonn- und Feiertagen Güter weder

manche et jours fériés, à l'exception des quantités relativement minimes des articles sujets à prompte détérioration. Les trains de marchandises, expédiés aux jours en question, servent simplement à prévenir les encombrements de marchandises: leur nombre est en moyenne limité au cinquième des trains de marchandises circulant les autres jours. Sur le chemin de fer Great Northern, par exemple, on ne fait partir que 90 trains de marchandises, alors que leur nombre atteint en semaine 450 par jour. Ce système est rendu possible parce que, d'une part, les chemins de fer possèdent un parc de matériel roulant suffisant, qui leur permet de laisser au public le temps voulu pour le chargement et le déchargement des marchandises et parce que, d'autre part, les administrations de chemins de fer transportent dans tous les cas les marchandises au plus vite, si bien que d'un bout du pays à l'autre, celles-ci peuvent être livrées dans les vingt-quatre ou trente-six heures au plus tard à compter du moment de leur remise.

» Le transport rapide des marchandises sur les lignes anglaises est encore facilité sensiblement par ce fait que les administrations ne se bornent pas à livrer les marchandises au moyen de leurs propres voitures, mais vont encore les prendre tantôt dans les locaux de groupement spéciaux, tantôt dans les bureaux de l'expéditeur lui-même. Des marchandises enlevées, par exemple, dans la cité de Londres des bureaux de l'expéditeur avant 6 heures du soir et destinées à Glasgow, sont dès le lendemain matin livrées au destinataire. La distance est de 645 kilomètres, la durée du transport d'un local à l'autre de 18 heures. » (Voir Zeitung des V. D. E. V. n° 90, p. 1401.)

angenommen noch ausgefolgt werden, mit Ausnahme von verhältnismässig geringen Mengen leicht verderblicher Waren. Güterzüge, die an den genannten Tagen abgelassen werden, dienen lediglich dazu, Anstauungen von Waren zu verhindern; ihre Zahl beschränkt sich durchweg auf etwa den fünften Teil der an sonstigen Tagen fahrenden Güterzüge. Auf der Great Northern Eisenbahn werden z. B. am Sonntag nur 90 durchgehende Güterzüge abgelassen, während deren Zahl an den Wochentagen je 450 beträgt. Dieses System wird dadurch ermöglicht, dass einesteils die Bahnen einen hinreichenden Fahrpark besitzen, der ihnen erlaubt, dem Publikum genügend Zeit zum Auf- und Abladen der Waren zu gewähren, und andererseits dadurch, dass die Bahnverwaltungen Waren in allen Fällen schnellstens befördern, so dass Güter von einem Ende des Landes bis ans andere spätestens innerhalb 24 bis 36 Stunden vom Augenblicke der Aufgabe an gerechnet zur Ablieferung kommen.

« Die schnelle Beförderung der Güter auf den englischen Bahnen wird auch noch dadurch wesentlich erleichtert, dass die Verwaltungen nicht allein die Waren durch ihr eigenes Fuhrwerk abliefern, sondern auch abholen, und zwar teils von eigenen Sammelstellen, teils vom Geschäftslokal des Versenders selbst. Waren, die z. B. in der City von London vom Geschäftslokal des Absenders vor 6 Uhr abends abgeholt werden und für Glasgow bestimmt sind, werden bereits am nächsten Vormittag dem Empfänger zugestellt. Die Entfernung beträgt 645 km, die Dauer der Beförderung von Haus zu Haus 18 Stunden. » (S. auch Zeitung des V. D. E. V. Nr. 90 S. 1401.)

Timbres d'affranchissement sur les lignes roumaines.

Une ordonnance gouvernementale prescrit l'emploi dans le trafic interne des chemins de fer roumains pour le transport des colis en grande vitesse pesant 5 à 10 kilos (les expéditions jusqu'à 5 kilos sont effectués par la poste seule) de timbres d'une valeur unique de 1 fr., donnant droit au transport à destination de n'importe quelle gare des chemins de fer roumains. (Oesterreichische Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt n° 132, p. 2505.)

Frachtmarken auf den Rumänischen Eisenbahnen.

Einem Regierungserlasse zufolge werden im innern Verkehr der Rumänischen Eisenbahnen für die Beförderung von Eilgütern im Gewichte von 5 bis 10 kg (Sendungen bis zu 5 kg werden ausschliesslich durch die Post befördert) Einheitsmarken zum Betrag von Fr. 1 eingeführt, auf Grund welcher die Beförderung nach jeder beliebigen rumänischen Eisenbahnstation verlangt werden kann. (Oesterreichisches Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 132 S. 2505.)

Calcul des remboursements dans le trafic russo-allemand-néerlandais.

D'après l'officielle «Handels- und Industriezeitung» une convention a été passée dans le trafic direct russo-allemand-néerlandais en vertu de laquelle les remboursements pour les expéditions en trafic international entre la Russie et l'Allemagne doivent être calculés au cours fixe de 100 roubles = 216 mark. (Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen n° 99, p. 1554.)

Taux du change dans le trafic international.

Bayerisches Verordnungsblatt n° 85 du 29 décembre 1898.

Le cours du change indiqué dans la circulaire du 8 janvier 1898 pour le rapport entre la valeur des monnaies autrichiennes et la valeur des monnaies allemandes et vice-versa est modifié ainsi qu'il suit à dater du 1er janvier 1899:

1 couronne = 84,5 pfennig.

Autriche et Hongrie. La taxe d'agio pour les paiements de douane effectués en argent pendant le mois de janvier est fixé à 20 %.

Umrechnung der Nachnahmebeträge im russisch-deutsch-niederländischen Verkehr.

Im direkten russisch-deutsch-niederländischen Verkehr ist, wie die amtliche «Handels- und Industriezeitung» berichtet, ein Übereinkommen getroffen worden, demzufolge Nachnahmezahlungen für Sendungen im internationalen Verkehr zwischen Russland und Deutschland nach dem ständigen festen Kurse: 100 Rubel = 216 deutsche Reichsmark berechnet werden müssen. (Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Nr. 99, S. 1554.)

Wertverhältnis der Währungen.

Bayerisches Verordnungsblatt Nr. 85 vom 29. Dezember 1898.

An Stelle des mit Ausschreiben vom 8. Januar 1898 bekannt gegebenen Umrechnungskurses ist für die Umrechnung aus der österreichischen in die deutsche Währung bezw. umgekehrt ab 1. Januar 1899 bis auf weiteres der Kurs von

1 Krone = 84,5 Pfennig

anzuwenden.

Oesterreich und Ungarn. Für den Monat Januar betragt das Aufgeld bei Zollzahlungen in Silber 20 %.

Nouveaux tarifs et suppléments de tarifs pour le transport des marchandises

auquel s'applique la convention internationale.

Trafic des houilles de la Haute Silésie en Autriche et en Hongrie (via Ruttka ou Kaschau).

(A. g.: direction royale à Kattowitz.)

Fascicule II du 1er septembre 1897.

1er supplément, valable depuis le 1er décembre 1898: nouvelles taxes à destination des stations du chemin de fer Kaschau-Oderberg et des stations du chemin de fer d'intérêt local Garamberzencze-Léva — admission des stations de Buda-Császárfürdö-Kitérö et Üröm dans le tarif — admission du point de chargement «Ficinusschacht neue Ladestelle» dans le tarif — rectifications au tarif — additions et rectifications à la nomenclature des restrictions apportées au chargement de wagons de plus de 10 tonnes de capacité de chargement.

Neue Tarife und Tarif-Nachträge für den Eisenbahn-Güterverkehr,

auf welchen das Internationale Uebereinkommen Anwendung findet.

Oberschlesisch - Oesterreichisch - Ungarischer Kohlen-Verkehr (über Ruttka bezw. Kaschau).

(G. V.: königl. Eisenbahndirektion in Kattowitz.)

Heft II vom 1. September 1897.

Nachtrag I, gültig vom 1. Dezember 1898: Anderweite Frachtsätze nach Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und nach Stationen der Garamberzencze-Lévaer Lokaleisenbahn — Einbeziehung der Stationen Buda-Császárfürdö-Kitérö und Üröm in den Tarif — Einbeziehung der Ladestelle «Ficinusschacht neue Ladestelle» in den Tarif — Tarifberichtigungen — Ergänzungen und Berichtigungen des Ausweises über die Beschränkung bei Verladung von Wagen mit mehr als 10 Tonnen Tragfähigkeit.

Trafic Saxon-Hongrois. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Saxe à Dresde.)

IIe partie. Fascicule 1 du 1er septembre 1893.

VIe supplément, valable depuis le 1er janvier 1899: addition aux dispositions spéciales — modification d'autres dispositions spéciales — modification de taxes pour les marchandises en grande et en petite vitesse — nouvelles taxes pour la station de Triebischthal — changement d'un nom de station — addition au tableau des distances kilométriques.

IIe partie. Fascicule 4 du 1er septembre 1893.

VIe supplément, valable depuis le 1er janvier 1899: addition aux dispositions spéciales — modification de taxes pour les marchandises en grande et en petite vitesse — modification au tableau des distances kilométriques.

Sächsisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband. (G. V.: königl. Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden.)

Teil II. Heft 1 vom 1. September 1893.

Nachtrag VI, gültig vom 1. Januar 1899: Ergänzung der besonderen Bestimmungen — Änderung der sonstigen besonderen Bestimmungen — Änderung von Frachtsätzen für Eil- und Frachtstückgut — neue Frachtsätze für die Station Triebischthal — Änderung eines Stationsnamens — Ergänzung des Kilometerzeigers.

Teil II. Heft 4 vom 1. September 1893.

Nachtrag VI, gültig vom 1. Januar 1899: Ergänzung der besonderen Bestimmungen — Änderung von Frachtsätzen für Eil- und Frachtstückgut — Ergänzung des Kilometerzeigers.

Trafic Néerlandais-Austro-Hongrois. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Saxe à Dresde.)

IIe partie. Fascicule 1 du 1er avril 1895.

VIe supplément, valable depuis le 1er janvier 1899: modification aux tarifs généraux pour la grande vitesse et les colis isolés — modification au tarif exceptionnel 27 (meubles en bois courbé) — autre tarif exceptionnel 33 (oignons à fleurs) — modification au tarif exceptionnel 38 (houblon).

IIe partie. Fascicule 3 du 1er avril 1895.

Ve supplément, valable depuis le 1er janvier 1899: modification aux tarifs généraux pour la grande vitesse et les colis isolés — addition au tarif exceptionnel 1 (marchandises de toute espèce par wagons complets) — modification au tarif exceptionnel 7 (meubles en bois courbé) — modification au tarif exceptionnel 9 (raisins, etc., en grande vitesse).

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband. (G. V.: königl. Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden.)

Teil II. Heft 1 vom 1. April 1895.

Nachtrag VI, gültig vom 1. Januar 1899: Änderung der allgemeinen Tarife für Eilgut und Stückgut — Änderung des Ausnahmetarifs 27 (Möbel aus gebogenem Holze) — anderweiter Ausnahmetarif 33 (Blumenzwiebeln) — Änderung des Ausnahmetarifs 38 (Hopfen).

Teil II. Heft 3 vom 1. April 1895.

Nachtrag V, gültig vom 1. Januar 1899: Änderung der allgemeinen Tarife für Eil- und Stückgut — Ergänzung des Ausnahmetarifs 1 (Güter aller Art in Wagenladungen) — Änderung des Ausnahmetarifs 7 (Möbel aus gebogenem Holze) — Änderung des Ausnahmetarifs 9 (Weintrauben etc. bei eilgutmässiger Beförderung).

Trafic des marchandises entre l'Autriche-Hongrie, d'une part, l'Allemagne, le Luxembourg, la Belgique et les Pays-Bas, d'autre part. (A. g.: chemins de fer de l'Etat autrichien à Vienne.)

Ire partie. Division B, valable depuis le 1er janvier 1899: prescriptions générales d'application du tarif

Güter-Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits. (G. V.: k. k. österreichische Staatsbahnen in Wien.)

Teil I. Abteilung B, gültig vom 1. Januar 1899: allgemeine Tarifvorschriften — Güterklassifikation

— classification des marchandises tarif des frais accessoires — table alphabétique des matières de la division B.

Ce tarif annule et remplace le tarif de même dénomination du 1er mars 1896 et ses suppléments.

Trafic Autrichien-Lindau-Vorarlberg. (A. g.: chemins de fer de l'Etat autrichien à Vienne.)

IIe partie. Fascicule 1 du 1er mars 1896.
IIIe supplément, valable depuis le 1er décembre 1898: suppression des taxes du tarif exceptionnel n° 22 — suppression des dispositions de réexpédition et remplacement de celles-ci — suppression du tableau des distances kilométriques et du tableau des délais de livraison.

IIe partie. Fascicule 2 du 1er mars 1896.
IIIe supplément, valable depuis le 1er décembre 1898: suppression des taxes du tarif exceptionnel n° 22 — suppression des dispositions de réexpédition et remplacement de celles-ci — suppression du tableau des distances kilométriques et du tableau des délais de livraison.

Trafic Austro-Hongrois-Lindau-Vorarlberg. (A. g.: chemins de fer de l'Etat autrichien à Vienne.)

Fascicule commun B, valable depuis le 1er janvier 1899: tableau des distances kilométriques et tableau des délais de livraison applicables au trafic des marchandises entre des stations de la Société du chemin de fer du Sud (lignes hongroises), des chemins de fer de l'Etat hongrois (y compris le chemin de fer de Fünfkirchen-Barcs et les chemins de fer d'intérêt local exploités par l'Etat), des chemins de fer de Kaschau-Oderberg (lignes hongroises) et de Raab-Œdenbourg-Ebenfurt d'une part, et Lindau, station des chemins de fer de l'Etat de Bavière et de l'Etat autrichien, de même que des stations des chemins de fer de l'Etat autrichien (Bludenz et à l'ouest de cette station), d'autre part.

IIIe partie. Fascicule 2, valable depuis le 1er janvier 1899: tarif exceptionnel pour le transport en petite vitesse des céréales, légumes à cosses, produits de minoterie dérivés des céréales et des légumes à cosses, malt, ainsi que des graines

— Tarif für Nebengebühren — alphabetisches Inhaltsverzeichnis zur Abteilung B.

Hierdurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. März 1896 samt Nachträgen aufgehoben.

Oesterreichisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahn-Verband. (G. V.: k. k. österreichische Staatsbahnen in Wien.)

Teil II. Heft 1 vom 1. März 1896.
Nachtrag III, gültig vom 1. Dezember 1898: Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 22 — Aufhebung der Reexpeditionsbestimmungen und Ersatz derselben — Eliminierung des Kilometerzeigers und der Lieferfristtabellen.

Teil II. Heft 2 vom 1. März 1896.
Nachtrag III, gültig vom 1. Dezember 1898: Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 22 — Aufhebung der Reexpeditionsbestimmungen und Ersatz derselben — Eliminierung des Kilometerzeigers und der Lieferfristtabellen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahn-Verband. (G. V.: k. k. österreichische Staatsbahnen in Wien.)

Gemeinschaftliches Heft B, gültig vom 1. Januar 1899: Kilometerzeiger und Lieferfristtabelle für den Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien), der königl. ungarischen Staatseisenbahnen (einschliesslich der königl. priv. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn, ferner der vom Staate betriebenen Lokalbahnen), der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien) und der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn einerseits und Lindau, Station der königl. bayerischen Staatseisenbahnen und der k. k. österreichischen Staatsbahnen, sowie Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen (Bludenz und westlich hiervon) anderseits.

Teil III. Heft 2, gültig vom 1. Januar 1899: Ausnahmetarif für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz, sowie von Ölsaaten bei Aufgabe von mindestens

oléagineuses par wagons complets d'au moins 10 000 kilogrammes ou payant pour ce poids par wagon employé et par lettre de voiture, et des sacs à céréales et à farines usagés, sans condition de tonnage, entre des stations de la Société du chemin de fer du Sud (lignes hongroises), des chemins de fer de l'Etat hongrois (y compris le chemin de fer Funfkirchen-Barcs), de Kaschau-Oderberg (lignes hongroises) et de Raab-Œdenbourg-Ebenfurt, d'une part, et de Lindau, station des chemins de fer de l'Etat de Bavière et de l'Etat autrichien, de même que des stations des chemins de fer de l'Etat autrichien (Bludenz et à l'ouest de cette station), d'autre part.

Ce tarif annule et remplace le fascicule 2, tarif exceptionnel pour le transport des céréales, etc., en trafic austro-hongrois-Vorarlberg et Lindau du 1er septembre 1894.

10 000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Frachtbrief und Wagen, ferner von gebrauchten Getreide- und Mehlsäcken bei Aufgabe in jedem Gewichte zwischen Stationen der k. k. priv. Sudbahn-Gesellschaft (ungarische Linien), der königl. ungarischen Staatseisenbahnen (einschliesslich der königl. priv. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn), der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien) und der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn einerseits und Lindau, Station der königl. bayerischen Staatseisenbahnen und der k. k. österreichischen Staatsbahnen, sowie Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen (Bludenz und westlich hiervon) anderseits.

Hierdurch wird der Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc., Heft 2 des Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger und Lindauer Verkehres, vom 1. September 1894, aufgehoben und ersetzt.

Union des chemins de fer Rhénans-Westphaliens-Austro-Hongrois. (A. g.: chemins de fer de l'Etat autrichien à Vienne.)

IIe partie. Fascicule 2 du 1er février 1898.

Ier supplément, valable depuis le 1er novembre 1898: admission de Barmen-Heubruch, station de la direction royale d'Elberfeld dans le tarif de classification — admission de Duisbourg-port II, station de la direction royale à Essen, et de Cologne-port, station de la direction royale à Cologne dans le tarif de classification et dans les tarifs exceptionnels — fermeture au trafic général de Cologne (station du Rhin), station de la direction royale à Cologne — admission de Hervest-Dorsten, station de la direction royale à Munster, dans le trafic de classification — admission de Wissen, station de la direction royale à Francfort s. M. dans le tarif exceptionnel n° 1 (céréales) — modification des taxes du tarif exceptionnel n° 1 (céréales), pour le trafic avec Hohenmauth, station de la Société des chemins de fer de l'Etat — admission de Mies-Kladrau, station des chemins de fer de l'Etat, dans le tarif exceptionnel n° 3 (minerais) — admission de Chodau, station du chemin de fer de Buschtèhrad, dans le tarif exceptionnel n° 5 (terre à porcelaine) — admission de Witten-Est, station de la direction royale à Essen, dans le tarif exceptionnel n° 12 (fers) — modification des taxes du

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband. (G. V.: k. k. österreichische Staatsbahnen in Wien.)

Teil II. Heft 2 vom 1. Februar 1898.

Nachtrag I, gültig vom 1. November 1898: Aufnahme der Station Barmen-Heubruch der Eisenbahndirektion Elberfeld in den Klassentarif — Aufnahme der Station Duisburg Hafen II des Eisenbahndirektionsbezirks Essen und der Station Köln Hafen in den Klassentarif und in die Ausnahmetarife — Schliessung der Station Köln-Rheinstation des Eisenbahndirektionsbezirks Köln für den Gesamtverkehr — Aufnahme der Station Hervest-Dorsten des Eisenbahndirektionsbezirks Münster in den Klassengutverkehr — Aufnahme der Station Wissen des Eisenbahndirektionsbezirks Frankfurt a. M. in den Ausnahmetarif Nr. 1 (Getreide) — Änderung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 (Getreide) im Verkehre mit der Station Hohenmauth der Staatseisenbahngesellschaft — Aufnahme der Station Mies-Kladrau der k. k. Staatsbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 3 (Erze) — Aufnahme der Station Chodau der Buschtèhrader Eisenbahn in den Ausnahmetarif Nr. 5 (Porzellanerde) — Aufnahme der Station Witten Ost des Eisenbahndirektionsbezirks Essen in den Ausnahmetarif Nr. 12 (Eisen) — Änderung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 13 *a* und *b* (Graphit) im Verkehre mit den Stationen Budweis, Hanns-

tarif exceptionnel n° 13 *a* et *b* (graphite) dans le trafic avec Budweis, Hannsdorf, Krumau et Schwarzbach-Stuben, stations des chemins de fer de l'Etat — admission de Ründeroth, station de la direction royale à Elberfeld, dans le tarif exceptionnel n° 13 *a* et *b* (graphite) — admission de Raudnitz, station de la Société des chemins de fer de l'Etat, dans le tarif exceptionnel n° 16 *a* (pour le transport des cokes) — admission de Mülheim s. Rh. et Ratingen (Ouest), stations de la direction royale à Elberfeld, dans le tarif exceptionnel n° 19 (marchandises de toute espèce par wagons complets) et dans l'appendice *b* — addition au tarif exceptionnel n° 29 (benzine et pétrole de naphte) — nouveaux tarifs exceptionnels n° 26 (fils de provenance animale) et n° 27 (fils de provenance végétale) — modification des taxes pour le trafic avec Vienne quai du Danube, Vienne entrepôt et quai du Prater, stations des chemins de fer de l'Etat — rectification au tarif.

IIe supplément, valable depuis le 1er décembre 1898: modification des taxes pour la grande vitesse et les colis isolés des classes I et II — admission de Siershahn et Wirges, stations de la direction royale à Francfort s. M., et de Kosten, station des chemins de fer de l'Etat, dans le tarif exceptionnel n° 6 (argile) — modification de taxes du tarif exceptionnel n° 12 *a* (pour le transport des fers et aciers, etc., par quantités inférieures à 5000 kg) — addition au tarif exceptionnel n° 16 *a* et modification au tarif exceptionnel n° 16 *b* (pour le transport des cokes) — modification des taxes du tarif exceptionnel n° 30 *a* (pour le transport des meubles en bois courbé par quantités inférieures à 5000 kg) — suppression de l'annexe *a* contenant des taxes réduites pour des colis isolés de la classe I, transportés par quantités inférieures à 5000 kg.

IIe partie. Fascicule 4 du 1er décembre 1893.

I^e supplément, valable depuis le 1er décembre 1898: nouvelles taxes pour le transport des marchandises en grande vitesse et par colis isolés — suppression des classes C 1 et C 2 par wagons complets — modifications aux tarifs exceptionnels 12 *a*, 12 *g*, 19 et 23 — changement de noms de stations.

dorf, Krumau und Schwarzbach-Stuben der k. k. Staatsbahnen — Aufnahme der Station Ründeroth des Eisenbahndirektionsbezirks Elberfeld in den Ausnahmetarif 13 *a* und *b* (Graphit) — Aufnahme der Station Raudnitz der Staatseisenbahngesellschaft in den Ausnahmetarif Nr. 16 *a* (für Coaks) — Aufnahme der Stationen Mülheim a. Rh. und Ratingen (West) des Eisenbahndirektionsbezirks Elberfeld in den Ausnahmetarif 19 (Güter aller Art in Wagenladungen) und in den Anhang *b* — Ergänzung des Ausnahmetarifs Nr. 29 (Benzin, auch Petroleumnaphtha) — neue Ausnahmetarife Nr. 26 (für Garne aus animalischen Stoffen) und Nr. 27 (für Garne aus vegetabilischen Stoffen) — Änderung der Frachtsätze im Verkehre mit Wien-Donauquaibahnhof, Wien-Lagerhaus und Wien-Praterquai der k. k. Staatsbahnen — Berichtigungen des Tarifs.

Nachtrag II, gültig vom 1. Dezember 1898: Änderung der Frachtsätze für Eilgüter und für Stückgüter der Tarifklassen I und II — Aufnahme der Stationen Siershahn und Wirges des Eisenbahndirektionsbezirks Frankfurt a. M. und der Station Kosten der k. k. Staatsbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 6 (für Thon) — Änderung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 12 *a* (für Eisen und Stahl etc. in Mengen unter 5000 kg) — Ergänzung des Ausnahmetarifs 16 *a* und Abänderung des Ausnahmetarifs 16 *b* (für Coaks) — Änderung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 30 *a* (für Möbel aus gebogenem Holze in Mengen unter 5000 kg) — Aufhebung des Anhangs *a*, enthaltend ermässigte Frachtsätze für Stückgüter der Tarifklasse I in Mengen unter 5000 kg.

Teil II. Heft 4 vom 1. Dezember 1893.

Nachtrag V, gültig vom 1. Dezember 1898: neue Frachtsätze für Eilgut und Stückgüter — Aufhebung der Wagenladungsklassen C 1 und C 2 — Änderung der Ausnahmetarife 12 *a*, 12 *g*, 19 und 23 — Änderung von Stationsnamen.

Trafic frontière Austro-Hongrois-Russe. (A. g.: chemins de fer de l'Etat autrichien à Vienne.)

Tarifs par articles, valables depuis le 1er janvier 1899: pour des marchandises en trafic entre des stations autrichiennes et hongroises, d'une part, et la Russie, d'autre part.

Ce tarif supprime différents tarifs par articles et tarifs exceptionnels contenus dans le tarif du 1er juillet 1892, ainsi que dans ses suppléments.

Union des chemins de fer Austro-Hongrois-Suisses. (A. g.: chemins de fer de l'Etat autrichien à Vienne.)

IVe partie. 4e livret, valable depuis le 1er décembre 1898: tarif exceptionnel pour le transport en petite vitesse de bois d'œuvre et de construction par quantités d'au moins 10 000 kg ou payant pour ce poids par wagon employé et par lettre de voiture au départ de stations des chemins de fer de l'Etat autrichien, des chemins de fer privés exploités par l'Etat (lignes en Galicie et en Bukovine) à destination de Bregenz transit, Buchs transit, St-Margrethen transit et Lindau transit, de certaines stations des chemins de fer de l'Union suisse (y compris les lignes du Toggenbourg et de Wald à Ruti), du Nord-Est suisse (y compris la ligne du Bœtzberg), du Sud-Est suisse, du Gothard, du chemin de fer suisse du Seethal, du Central suisse (y compris la ligne du Sud de l'Argovie), du chemin de fer de la vallée de l'Emme, des chemins de fer du Jura-Simplon (y compris le chemin de fer de Bulle à Romont et le chemin de fer du Bœdeli) et du Jura-Neuchâtelois.

Les taxes contenues dans le présent tarif pour Bâle, Constance, Schaffhouse et Singen, stations des chemins de fer du Nord-Est suisse et du Bœtzberg, sont aussi applicables au trafic avec les stations des chemins de fer de l'Etat de Bade portant le même nom.

Trafic frontière Nord Allemand-Galicien-Sud-Ouest Russe. (A. g.: chemins de fer de l'Etat autrichien à Vienne.)

IIe partie. Fascicule 1 du 1er septembre 1896.

Ier supplément, valable depuis le 1er janvier 1899: addition à l'avant-propos — modification et addition aux dispositions spéciales et aux faci-

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenz-Verkehr. (G. V.: k. k. österreichische Staatsbahnen in Wien.)

Artikeltarife, gültig vom 1. Januar 1899: für Gütersendungen im Verkehre zwischen österreichischen und ungarischen Stationen einerseits und Russland andererseits.

Hierdurch werden verschiedene im Tarif vom 1. Juli 1892, sowie in den hierzu erschienenen Nachträgen enthaltene Artikel- und Ausnahmetarife ausser Kraft gesetzt.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahn-Verband. (G. V.: k. k. österreichische Staatsbahnen in Wien.)

Teil IV. Heft 4, gültig vom 1. Dezember 1898: Ausnahmetarif für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Bau- und Nutzholz bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Frachtbrief und Wagen von Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Galizien und in der Bukowina), nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit, sowie nach Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen (einschliesslich der Toggenburger Bahn und der Wald-Rüti-Bahn), der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzbergbahn), der Schweizerischen Südostbahn, der Gotthardbahn, der Schweizerischen Seethalbahn, der Schweizerischen Centralbahn (einschliesslich der Aargauischen Südbahn), der Emmenthalbahn, der Jura-Simplon-Bahn (einschliesslich der Linie Bulle-Romont und der Bödeli-Bahn) und der Neuenburger Jurabahn.

Die in diesem Tarife enthaltenen Frachtsätze für Basel, Konstanz, Schaffhausen und Singen, Stationen der Schweizerischen Nordostbahn, bezw. Bötzbergbahn, gelten auch für die gleichnamigen Stationen der grossherzogl. badischen Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenz-Verkehr. (G. V.: k. k. österreichische Staatsbahnen in Wien.)

Teil II. Heft 1 vom 1. September 1896.

Nachtrag I, gültig vom 1. Januar 1899: Ergänzung des Vorwortes — Änderung und Ergänzung der besonderen Bestimmungen und Begünstigungen

lités accordées — suppression des prescriptions sur le transport des liquides en wagons-citernes et autres wagons-réservoirs — modification à la liste des frais à percevoir pour les formalités en douane, des frais d'expédition et de déclaration — admission de stations — nouvelle édition du tarif exceptionnel 2 B — taxes en partie réduites des tarifs exceptionnels 6 (œufs) et 17 (cellulose, etc.) — addition à la nomenclature du tarif exceptionnel 7 (fers et aciers) — suppression de taxes — nouveau tarif exceptionnel 22 pour les voitures à voyageurs et les wagons à marchandises, etc. — addition au tableau des distances kilométriques — passage de stations à d'autres districts d'administration — rectifications et modifications au tarif.

— Eliminierung der Vorschriften über die Beförderung von Flüssigkeiten in Kessel- und anderen Gefässwagen — Änderung der Übersicht der zur Erhebung kommenden Zoll-Abfertigungs- und Deklarations-Gebühren — Einbeziehung von Stationen — anderweitige Fassung des Ausnahmetarifs 2 B — teilweise ermässigte Frachtsätze der Ausnahmetarife 6 (Eier) und 17 (Holzstoff u. s. w.) — Ergänzung der Nomenklatur des Ausnahmetarifs 7 (Eisen und Eisenwaren) — Aufhebung von Frachtsätzen — neuer Ausnahmetarif 22 für Eisenbahn-Personen- und -Güterwagen etc. — Ergänzung des Kilometerzeigers — Übergang von Stationen in andere Verwaltungsbezirke — Berichtigungen und Änderungen des Tarifs.

Tarif Belge-Bavarois. (Publié par l'administration des chemins de fer de l'Etat belge à Bruxelles.)

Fascicule II du 1er juin 1883.

18e supplément, valable depuis le 1er janvier 1899: changement de noms de stations — modifications au 16e et 17e supplément — nouveaux prix pour les envois effectués en grande vitesse et pour ceux remis en petite vitesse par charges incomplètes.

Belgisch-Bayerischer Tarif. (Veröffentlicht durch die Verwaltung der belgischen Staatseisenbahnen in Brüssel.)

Heft II vom 1. Juni 1883.

18. Nachtrag, gültig vom 1. Januar 1899: Änderungen von Stationsnamen — Änderung des 16. und 17. Nachtrags — neue Frachtsätze für Eilgutsendungen und Frachtstückgüter.

Union Franco-Belge-Allemande-Russe. (Publié par l'administration des chemins de fer de l'Etat belge à Bruxelles.)

IIe partie. Fascicule 2, valable depuis le 1er novembre 1898: tarif pour le transport des marchandises indiquant les prix de transport à grande vitesse et à petite vitesse des marchandises par chargements incomplets et par chargements complets de la Belgique vers la Russie.

IIe partie. Fascicule 3, valable depuis le 1er novembre 1898: tarif pour le transport des marchandises indiquant les prix de transport à grande et à petite vitesse des marchandises par chargements incomplets et par chargements complets de la Russie vers la Belgique.

Ces tarifs annulent et remplacent le fascicule 2 du 1er mars 1895.

Tableaux des taxes à indiquer en feuilles de route par les bureaux belges ou par les bureaux prussiens de réexpédition du 1er mars 1895.

Französisch-Belgisch-Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. (Veröffentlicht durch die Verwaltung der belgischen Staatseisenbahnen in Brüssel.)

Teil II. Heft 2, gültig vom 1. November 1898: Tarif für die Beförderung von Gütern, enthaltend die Frachtsätze für Eil- und Frachtgüter als Stückgut und in Wagenladungen von Belgien nach Russland.

Teil II, Heft 3, gültig vom 1. November 1898: Tarif für die Beförderung von Gütern, enthaltend die Frachtsätze für Eil- und Frachtgüter als Stückgut und in Wagenladungen von Russland nach Belgien.

Durch diese Tarife wird das Heft 2 vom 1. März 1895 aufgehoben und ersetzt.

Verzeichnis der Frachtsätze, welche von den preussischen Reexpeditionsbureaux in den Begleitpapieren einzutragen sind, vom 1. März 1895.

1er supplément, valable depuis le 1er novembre 1898: modifications au tarif exceptionnel III — addition aux tableaux des taxes.

Trafic des marchandises Belge-Néerlandais-Italien. (Publié par l'administration des chemins de fer de l'Etat belge à Bruxelles.)

Tarif exceptionnel, valable depuis le 1er octobre 1898: pour le transport accéléré des denrées alimentaires par wagons complets au départ de l'Italie vers la Belgique et les Pays-Bas en transit par le Saint-Gothard ou le Brenner.

Le présent livret annule et remplace le tarif direct pour le transport accéléré de denrées alimentaires du 1er avril 1895.

Trafic Italien-Allemand. (Edition italienne, publiée par la direction générale des chemins de fer italiens de la Méditerranée à Milan.)

Tarifs pour le transport des marchandises en service direct entre l'Italie et l'Allemagne (via Gothard, Brenner ou Pontebba).

1er supplément, valable depuis le 1er décembre 1898: différentes additions et modifications au tarif — tarif spécial n° 55 pour le transport de denrées alimentaires par wagons complets au départ de l'Italie vers l'Allemagne ou vice-versa — tarif exceptionnel n° 1 pour le transport des métaux et produits de l'industrie métallurgique au départ de l'Italie vers l'Allemagne ou vice-versa — tarif exceptionnel n° 2 pour le transport des vins ordinaires et du vermout, du moût et des raisins écrasés avec le moût en tonneaux ou en fûts — tarif exceptionnel P. V. n° 11 pour le transport des fruits secs de toute espèce et des huiles végétales — tarif exceptionnel P. V. n° 33 pour le transport des fruits du midi au départ de l'Italie vers l'Allemagne.

Le présent supplément annule le tarif spécial du 1er avril 1895 pour le transport en petite vitesse accélérée des denrées alimentaires en trafic direct Italien-Allemand-Belge-Néerlandais.

Service direct Italo-Belge-Néerlandais (via Gothard et Brenner). (Edition italienne, publiée par la direction générale des chemins de fer italiens de la Méditerranée à Milan.)

1. Nachtrag, gültig vom 1. November 1898: Änderungen des Ausnahmetarifs III — Ergänzung der Tariftabellen.

Belgisch-Niederländisch-Italienischer Güterverkehr. (Veröffentlicht durch die Verwaltung der belgischen Staatseisenbahnen in Brüssel.)

Ausnahmetarif, gültig vom 1. Oktober 1898: für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln in ganzen Wagenladungen von Italien nach Belgien und den Niederlanden im Transit über den Gotthard oder den Brenner.

Durch gegenwärtigen Tarif wird der direkte Tarif für die Beförderung von Lebensmitteln vom 1. April 1895 aufgehoben und ersetzt.

Italienisch-Deutscher Verkehr. (Italienische Ausgabe, veröffentlicht durch die Generaldirektion der italienischen Mittelmeerbahn in Mailand.)

Tarife für die Beförderung von Gütern im direkten Verkehr zwischen Italien und Deutschland (über den Gotthard, den Brenner, oder Pontebba).

1. Nachtrag, gültig vom 1. Dezember 1898: verschiedene Änderungen und Erganzungen des Tarifs — Specialtarif Nr. 55 für Lebensmittel in ganzen Wagenladungen von Italien nach Deutschland oder umgekehrt — Ausnahmetarif Nr. 1 für Metalle und Produkte der Metallindustrie von Italien nach Deutschland oder umgekehrt — Ausnahmetarif Nr. 2 für gewöhnlichen Wein, Wermut, Most und Weintrauben, zerquetschte mit dem Most, in Tonnen oder Fässern — Frachtgut-Ausnahmetarif Nr. 11 für Früchte, getrocknete aller Art und vegetabilische Öle — Frachtgut-Ausnahmetarif Nr. 33 für Südfrüchte von Italien nach Deutschland.

Durch gegenwärtigen Nachtrag wird der Specialtarif vom 1. April 1895 für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln im direkten Italienisch-Deutsch-Belgisch-Niederländischen Frachtgutverkehr aufgehoben.

Italienisch-Belgisch-Niederländischer Verkehr (über den Gotthard und den Brenner). (Italienische Ausgabe, veröffentlicht durch die Generaldirektion der italienischen Mittelmeerbahn in Mailand.)

Tarif spécial commun, valable depuis le 1er décembre 1898: pour le transport en petite vitesse accélérée et par wagons complets des denrées alimentaires au départ de l'Italie vers la Belgique et les Pays-Bas (via Gothard et Brenner).

Le présent tarif spécial commun annule et remplace celui du 1er avril 1895 pour les transports en petite vitesse accélérée des denrées alimentaires en service direct Italien-Allemand-Belge-Hollandais.

Specialtarif, gültig vom 1. Dezember 1898: für die beschleunigte Frachtgut-Beförderung in ganzen Wagenladungen von Lebensmitteln von Italien nach Belgien und den Niederlanden (über den Gotthard und den Brenner).

Durch den gegenwärtigen Specialtarif wird derjenige vom 1. April 1895 für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln im direkten Italienisch-Deutsch-Belgisch-Holländischen Frachtgutverkehr aufgehoben und ersetzt.

Service direct Italo-Anglais (via Gothard et Brenner). (Edition italienne, publiée par la direction générale des chemins de fer italiens de la Méditerranée à Milan.)

Tarif spécial commun, valable depuis le 1er décembre 1898: pour le transport en petite vitesse accélérée, par wagons complets, des denrées alimentaires au départ de l'Italie vers l'Angleterre (via Gothard et Brenner).

Le présent tarif spécial commun annule et remplace celui du 1er avril 1895 pour les transports en petite vitesse du même trafic.

Italienisch-Englischer Verkehr (über den Gotthard und den Brenner). (Italienische Ausgabe, veröffentlicht durch die Generaldirektion der italienischen Mittelmeerbahn in Mailand.)

Specialtarif, gültig vom 1. Dezember 1898: für die beschleunigte Frachtgut-Beförderung in ganzen Wagenladungen von Lebensmitteln von Italien nach England (über den Gotthard und den Brenner).

Durch den gegenwärtigen Specialtarif wird derjenige vom 1. April 1895 für den nämlichen Verkehr aufgehoben und ersetzt.

Service direct Italo-Suisse. (Edition italienne, publiée par la direction générale des chemins de fer italiens de la Méditerranée à Milan.)

Tarif spécial commun, valable depuis le 1er janvier 1899: pour le transport en petite vitesse accélérée, par wagons complets, des denrées alimentaires au départ de l'Italie vers la Suisse (via Gothard).

Italienisch-Schweizerischer Verkehr. (Italienische Ausgabe, veröffentlicht durch die Generaldirektion der italienischen Mittelmeerbahn in Mailand.)

Specialtarif, gültig vom 1. Januar 1899: für die beschleunigte Frachtgut-Beförderung in Wagenladungen von Lebensmitteln von Italien nach der Schweiz (via Gotthard).

Trafic Néerlandais-Allemand. (Publié par l'administration de la Compagnie du chemin de fer Hollandais à Amsterdam.)

Tarif pour le transport des marchandises en trafic international limitrophe Allemand.

IIe partie du 15 octobre 1892.

Xe supplément, valable depuis le 1er janvier 1899: admission de la halte de Bobeldijk et de la station d'Obdam — rectifications au tarif.

Tarif pour le transport des dépouilles mortelles, animaux vivants et véhicules en trafic international limitrophe.

IIe partie du 1er mai 1893.

Ve supplément, valable depuis le 1er janvier 1899: admission de la halte de Bobeldijk et de la station d'Obdam.

Niederländisch-Deutscher Verkehr. (Veröffentlicht durch die Verwaltung der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft in Amsterdam.)

Gütertarif für den internationalen Lokalverkehr.

Teil II vom 15. Oktober 1892.

Nachtrag X, gültig vom 1. Januar 1899: Aufnahme der Haltestelle Bobeldijk und der Station Obdam — Berichtigungen des Tarifs.

Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Tieren und Fahrzeugen im internationalen Lokalverkehr.

Teil II vom 1. Mai 1893.

Nachtrag V, gültig vom 1. Januar 1899: Aufnahme der Haltestelle Bobeldijk und der Station Obdam.

Statistique.

Les chemins de fer en Allemagne en 1896/97.

Le mouvement et les recettes dans le trafic des chemins de fer en Allemagne ont continué à suivre en 1896/97 la marche ascendante constatée sans interruption depuis un certain nombre d'années. Les tableaux suivants empruntés, comme les données analogues fournies en 1895, annexe III, et en 1897 p. 856 et suivantes, à la « Statistique des chemins de fer exploités en Allemagne » publiée par l'office impérial des chemins de fer à Berlin, montrent qu'en ce qui concerne notamment l'ensemble du trafic et les recettes qui en proviennent, l'année 1896/97 n'est pas seulement comparable à ses devancières, mais dépasse en somme la moyenne, même si l'on porte en compte sans aucune restriction les augmentations du réseau qui ont eu lieu dans l'intervalle.

Les tableaux ci-dessous I à X concernent exclusivement les *chemins de fer à voie normale*, dont la *longueur construite* à la fin de l'exercice représentait, avec 46 171,25 kilomètres, un accroissement de 2,01 % sur la fin de l'exercice précédent, et de 17,91 % par rapport à la fin de l'exercice 1887/88.

Nous avons cherché à augmenter l'intérêt de notre exposé en comparant les résultats de l'exercice à ceux des années 1895/96 à 1887/88 dans chacune des colonnes de tous les tableaux. Nos lecteurs nous pardonneront de ne pas résumer ici les résultats, mais de leur laisser le soin d'étudier chaque tableau suivant leur convenance. Nous nous bornerons à dire, à titre d'indication, que l'augmentation du réseau a été de beaucoup dépassée par *l'accroissement du trafic*. Le nombre des voyageurs transportés s'est accru par rapport à 1895/96 de 9,14 et par rapport à 1887/88 de 104,64 %, le nombre des voyageurs à 1 kilomètre de 8,58 et 73,61 %. Si l'on tient compte du chiffre de kilomètres en exploitation à chacune de ces époques, l'augmentation atteint encore 6,21 et 45,92 %. L'accroissement du trafic des marchandises n'est pas aussi notable : il est de 9 % comparé à l'année précédente, et de 58,79 % pour la décade entière ; de 5,08 et 56,12 % par rapport aux tonnes-kilomètres

Statistische Nachrichten.

Eisenbahnen in Deutschland im Jahre 1896/97.

Der Verkehr und die Einnahmen beim Betrieb der Eisenbahnen in Deutschland haben auch im Jahr 1896/97 die aufsteigende Richtung beibehalten, die seit einer Reihe von Jahren ununterbrochen zu konstatieren ist. Die nachstehenden Tabellen, welche, wie die analogen Aufstellungen im Jahr 1895, Anhang III, und 1897 S. 856 u. ff. aus der vom Reichs-Eisenbahn-Amt in Berlin herausgegebenen «Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands» geschöpft sind, zeigen, dass, insbesondere hinsichtlich des Umfangs des Verkehrs und der daraus erzielten Einnahmen, das Jahr 1896/97 nicht bloss seinen Vorgängern ebenbürtig ist, sondern im allgemeinen über dem Durchschnitt steht, auch wenn man der inzwischen erfolgten Vergrösserung des Bahnnetzes ohne jede Einschränkung Rechnung trägt.

Die nachstehenden Tabellen I bis X beziehen sich ausschliesslich auf die *normalspurig gebauten Eisenbahnen*, deren gesamte *Baulänge* am Ende des Berichtsjahres mit 46 171,25 km um 2,01 % über dem Bestand am Ende des Vorjahres steht und um 17,91 % grösser ist als zu Ende des Jahres 1887/88.

Wir haben unserer Darstellung dadurch ein vermehrtes Interesse zu verleihen gesucht, dass wir die Vergleichung der Ergebnisse des Berichtsjahres zu denjenigen der Jahre 1895/96 bis 1887/88 in den sämtlichen Kolumnen aller Tabellen durchgeführt haben. Unsere Leser werden es entschuldigen, wenn wir die Resultate derselben hier nicht rekapitulieren, sondern ihnen überlassen, sich nach ihrem Gutfinden in den einzelnen Tabellen umzusehen. Nur leitungsweise wollen wir darauf verweisen, dass die Vergrösserung des Netzes von der *Vermehrung des Verkehrs* zum Teil weit überholt worden ist. Die Anzahl der transportierten Personen hat gegenüber dem Jahr 1895/96 um 9,14 und gegenüber 1887/88 um 104,64 %, die Zahl der von denselben durchfahrenen Personenkilometer um 8,58 und beziehungsweise 73,61 % zugenommen. Auf die jeweilige Zahl der im Betrieb gestandenen Kilometer bezogen, beträgt die Vermehrung noch 6,21 und 45,92 Prozent. Nicht

transportées, et encore de 3,43 et 26,39 % par rapport à la longueur kilométrique des lignes exploitées à chaque époque. La distance parcourue par chaque voyageur a diminué durant l'exercice de 0,51, dans la décade de 15,17, et celui de chaque tonne de marchandises de 2,90 et 5,15 %.

Les recettes totales d'exploitation se sont accrues de 6,03 comparées à celles de l'exercice précédent et de 3,64 % par kilomètre exploité (45,54 et 22,05 % dans la décade).

En ce qui concerne les principales catégories du trafic, la plus-value représente:

	Durant l'exercice	Depuis 1887/88
pour le mouvement des voyageurs, en chiffres absolus	5,59	51,28
pour le mouvement des voyageurs, par kilomètre exploité . . .	3,28	27,21
pour le trafic des marchandises, en chiffres absolus	5,96	42,72
pour le trafic des marchandises, par kilomètre exploité . . .	3,50	19,74

Elle se trouve par conséquent, pour le trafic des marchandises, dans un rapport sensiblement égal à l'accroissement qui s'est produit dans le trafic; mais, pour le mouvement des voyageurs, elle lui est très inférieure, ce qui s'explique par l'accroissement des voyages à prix réduits (abonnements, etc.) et particulièrement par l'utilisation de plus en plus fréquente des classes inférieures. La fréquence des wagons de Ire, IIe et IIIe classe a décru depuis 1887/88 de 15,65, 13,54 et 3,20 %, celle des wagons de IVe classe a augmenté de 19,67 %.

Les *dépenses d'exploitation* se sont accrues durant l'exercice en nombre absolu de 3,76 %, et de 50,79 % depuis 1887/88; l'augmentation représente par kilomètre exploité 1,49 et 27 %; elles correspondent presque exactement, par conséquent, dans la décade à l'augmentation des recettes, et lui sont sensiblement inférieures pour l'exercice 1896/97.

La *recette nette* en 1896/97 — y compris les recettes et dépenses *diverses* qui ne figurent point au compte d'exploitation — est de 704 882 308

so bedeutend ist die Zunahme im Güterverkehr: absolut 9 % gegenüber dem Vorjahr und 58,79 % im ganzen Jahrzehnt; 5,08 und 56,12 % in Ansehung der insgesamt gefahrenen Kilometertonnen, und noch 3,43 und 26,39 % bei Berechnung auf Grund der jeweilen im Betrieb gestandenen Bahnkilometer. Der Parkurs des einzelnen Reisenden ist im Berichtsjahr um 0,51, im ganzen Jahrzehnt um 15,17 und derjenige jeder Tonne Güter um 2,90 beziehungsweise um 5,15 Prozent zurückgegangen.

Die gesamten *Betriebseinnahmen* sind gegenüber dem Vorjahre um 6,03, pro Betriebskilometer um 3,64 % (45,54 und beziehungsweise 22,05 % im Jahrzehnt) gewachsen.

Auf die Hauptverkehrsgattungen bezogen, hat die Mehreinnahme betragen:

	Im Berichtsjahr	Seit 1887/88
auf den Personenverkehr, absolut	5,59	51,28
auf den Personenverkehr, pro Betriebskilometer	3,28	27,21
auf den Güterverkehr, absolut .	5,96	42,72
auf den Güterverkehr, pro Betriebskilometer	3,50	19,74

Sie steht also beim Gütertransport annähernd im geraden Verhältnis zur eingetretenen Verkehrsvermehrung; beim Personentransport aber ganz erheblich unter dieser, was aus der Zunahme der Fahrten in ermässigter Taxe (Abonnemente u. s. w.), insbesondere auch aus der fortdauernden Verschiebung in der Benutzung der Fahrklassen nach unten zu erklären sein wird. Die Frequenz der I., II. und III. Wagenklasse hat seit 1887/88 um 15,65, 13,54 und 3,20 % ab-, diejenige der IV. Klasse um 19,67 % zugenommen.

Die *Betriebsausgaben* sind absolut um 3,76 % im Betriebsjahr, und um 50,79 % seit dem Jahre 1887/88 gestiegen; pro Betriebskilometer hat die Zunahme 1,49 und beziehungsweise 27 % betragen; sie stehen also im zehnjährigen Durchschnitt in annähernd geradem Verhältnis zur Vermehrung der Einnahmen; im Jahr 1896/97 erheblich unter demselben.

Das *Nettoergebnis* im Jahr 1896/97 ist — bei Einrechnung der *verschiedenen* Einnahmen und Ausgaben, welche in der Betriebsrechnung nicht be-

mark, ou de 8,50 % plus élevée qu'en 1895/96 et de 39,36 % plus élevée qu'en 1887/88. Comparée au total du capital d'établissement, elle représente un intérêt de 6,15 % en 1896/97, de 5,74 % en 1895/96 et de 5,17 % en 1887/88.

Le capital d'établissement lui-même (tableau X) s'est accru de 1,73 de 1895/96 à 1896/97 et de 17,19 % depuis 1887/88, en prenant le chiffre total, et de 1,77 et 17,01 % en prenant la moyenne annuelle.

L'augmentation des recettes et dépenses d'exploitation des chemins de fer allemands dans la dernière décade se répartit ainsi qu'il suit entre les différents Etats.

rücksichtigt sind — 704 882 308 Mark, oder um 8,50 % höher als im Jahre 1895/96, und 39,36 % mehr als in 1887/88. Auf das Gesamtanlagekapital bezogen, ergiebt sich eine Verzinsung von 6,15 % im Jahr 1896/97, 5,74 % für 1895/96 und von 5,17 % in 1887/88.

Das Anlagekapital selbst hat (Tabelle X) von 1895/96 auf 1896/97 um 1,73 und seit 1887/88 um 17,19 % zugenommen, wenn es im ganzen, und um 1,77 beziehungsweise 17,01 Prozent, wenn dasselbe im Jahresdurchschnitt gerechnet wird.

An der Aufwartsbewegung der Betriebsergebnisse im letzten Jahrzehnt sind die deutschen Eisenbahnen in den einzelnen Staaten wie folgt beteiligt:

	Recettes d'exploitation *Betriebseinnahmen*				Dépenses d'exploitation *Betriebsausgaben*				Excédent des recettes *Einnahmeüberschuss*		
	par km longueur d'exploitation *pro km Betriebslänge* 26,22		par km utile *pro Nutzkilom.* 26,22		par km longueur d'exploitation *pro km Betriebslänge* 26,159		par km utile *pro Nutzkilom.* 26,160		par km exploité *pro km Betriebslänge* 27,7		
	1887/88	1896/97	1887/88	1896/97	1887/88	1896/97	1887/88	1896/97	1887/88	1896/97	
	Mark	Mark	Mark	Mark	Mark	Mark	Mark	Mark	Mark	Mark	
Alsace-Lorraine	32 361	39 931	3,99	3,85	16 856	22 602	2,08	2,19	15 755	17 335	Elsass-Lothringen.
Chemin de fer Militaire .	—	5 462	—	1,10	—	7 230	—	1,46	—	—	Militärbahn.
Etat de Prusse	32 664	38 836	4,21	4,23	17 098	20 400	2,20	2,22	15 549	18 241	Preussische Staatseisenb.
Etat de Bavière	19 854	24 827	3,65	3,18	10 453	14 835	1,92	1,90	9 286	9 890	Bayerische Staatseisenb.
Etat de Saxe	33 945	42 012	3,94	3,88	18 492	26 017	2,15	2,40	15 214	15 659	Sächsische Staatseisenb.
Etat de Wurtemberg . .	19 683	26 721	3,50	3,24	9 887	15 953	1,76	1,93	9 826	10 360	Württemb. Staatseisenb.
Etat de Bade.	28 104	36 326	3,53	3,49	15 247	22 102	1,91	2,12	13 668	14 256	Badische Staatseisenb.
Main-Neckar	62 415	84 720	4,40	3,91	36 074	51 472	2,54	2,36	25 713	25 553	Main-Neckar-Bahn.
Hesse supérieure . . .	6 092	7 200	1,96	1,91	5 093	5 733	1,64	1,52	954	1 378	Oberhessische Eisenbahn.
Etat d'Oldenbourg . . .	12 280	16 701	2,87	2,81	7 493	11 532	1,75	1,94	3 457	4 232	Oldenburg. Staatseisenb.
Weimar-Berka-Blankenhain	4 054	4 673	1,35	1,09	3 374	2 906	1,13	0,68	680	1 767	Weimar-Berka-Blankenhain.
Chemins de fer privés, exploités par l'Etat. . .	10 944	15 412	4,08	3,55	11 873	12 715	2,43	2,93	8 036	2 697	Vom Staat verwaltete Privatbahnen.
Chemins de fer privés, exploités par des compagnies privées	15 197	19 039	3,26	3,57	8 127	10 480	1,74	1,97	7 144	8 451	Von Gesellschaften verwaltete Privatbahnen.

En 1896/97 les chemins de fer allemands à voie normale *employaient 379 696 personnes* (agents, employés et ouvriers) — 8,27 par kilomètre; 8,22 en 1895/96, 7,58 en 1887/88: auxquelles on payait en salaires et autres indemnités personnelles 484 392 074 mark. Le personnel des ateliers comprenait 62 720 hommes, qui touchaient en salaires et indemnités une somme totale de 72 133 844 mark.

Im Betrieb der Normalspurbahnen Deutschlands waren im Jahre 1896/97 379 696 *Personen* (Beamte, Angestellte und Arbeiter) 8,27 pro km; 1895/96 8,22; 1887/88 7,58 — *beschäftigt*, denen an Besoldungen und anderen persönlichen Entschädigungen 484 392 074 Mark bezahlt worden sind. Das Werkstättenpersonal bestand aus 62 720 Mann, welche zusammen 72 133 844 Mark an Gehalt und Entschädigungen erhielten.

Digitized by Google

Il existait en tout 38 *caisses de pensions et de secours*, 90 caisses de secours en cas de maladies ou de décès et 6 caisses réunies de pensions, secours, maladies et décès. Le résultat financier de l'exercice a été le suivant:

Pensions- und Unterstützungskassen waren im ganzen 38, Kranken- und Sterbekassen 90 und Vereinigte Pensions- und Unterstützungs-, Kranken- und Sterbekassen 6 vorhanden. Es hatten

	Recettes *Einnahmen* Mark	Dépenses *Ausgaben* Mark	En caisse à la fin de l'année *Vermögen am Ende des Jahres* Mark	
Caisses de pensions et de secours	12 282 394	5 391 084	75 065 504	die Pensions- und Unterstützungskassen.
Caisses de secours en cas de maladies ou de décès. .	8 957 940	3 596 725	17 019 061	die Kranken- und Sterbekassen.
Caisses réunies	936 419	304 303	5 206 911	die gemischten Kassen.

Il s'est produit 457 *déraillements*, 281 *collisions* et 2398 *autres accidents*, soit en tout 3136 ou 0,20 accidents pour 1 000 000 de kilomètres-essieu de wagon de toute espèce.

Auf den deutschen Normalspurbahnen ereigneten sich im Jahr 1896/97 457 *Entgleisungen*, 281 *Zusammenstösse* und 2398 *sonstige Unfälle*, zusammen also 3136 oder 0,20 Unfälle auf je 1 000 000 Wagenachskilometer aller Art.

Ont été tués ou blessés:

Getötet oder verletzt wurden:

voyageurs, sans qu'il y ait de leur faute. .	4	153	Reisende ohne eigenes Verschulden.
» par leur propre imprudence . .	58	115	» infolge eigener Unvorsichtigkeit.
agents et employés du chemin de fer . . .	449	1443	Bahnbeamte und Angestellte.
agents de la poste, de la douane ou des télégraphes	14	46	Beamte des Post-, Steuer-, Telegraphen- und Polizeidienstes.
personnes étrangères au service	237	212	Fremde Personen.
soit			d. h. je
par 1 000 000 de voyageurs	0,10	0,41	auf 1 000 000 Reisende.
voyageurs par 1 000 000 de kilomètres essieu de voitures à voyageurs	0,02	0,08	Reisende auf 1 000 000 Personenwagenachskilometer.
agents du chemin de fer par 1 000 000 de kilomètres essieu de wagons de toute espèce.	0,03	0,09	Bahnangestellte auf 1 000 000 Wagenachskilometer aller Art.

en tout,
ou 0,18 personne tuée ou blessee pour 1 000 000 de kilomètres d'essieu de wagon de toute espèce.

Le tableau 34 de la statistique de l'office impérial des chemins de fer, d'après lequel a été dressé notre tableau XI, donne un aperçu sommaire des **chemins de fer à voie étroite.**

La statistique ne contient aucune donnée relative aux **petits chemins de fer** qui, d'ailleurs, ne sont reglementés législativement qu'en Prusse[1]: elle ne s'occupe pas non plus des voies industrielles et des voies de raccordement privées.

[1]) B. 1896 p. 340.

insgesamt
oder 0,18 getötete oder verletzte Personen auf je 1 000 000 Wagenachskilometer aller Art.

Bezüglich der **Schmalspurbahnen** gibt Tabelle 34 der Statistik des Reichseisenbahn-Amtes eine gedrängte Übersicht, aus welcher unsere Tabelle XI hervorgegangen ist.

Über den Bestand der **Kleinbahnen**, deren Begriff übrigens nur in Preussen gesetzlich reguliert ist[1]), enthält die Statistik keine Angaben; ebenso beschäftigt sie sich nicht mit den Industriebahnen und privaten Verbindungsgleisen.

[1]) Z. 1896 S. 350.

I. Description du réseau.

N°	Désignation des chemins de fer	Longueur construite à la fin de l'année *Eigentumslänge (Baulänge) am Jahresende*	Longueur exploitée à la fin de l'exercice *Betriebslänge am Ende des Betriebsjahres*	Longueur construite *Eigentumslänge* à une voie *eingleisig*	Longueur construite *Eigentumslänge* à deux ou plusieurs voies *zwei- oder mehrgleisig*
		km	km	km	km
	Statistique de l'office impérial des chemins de fer	3,6	3,14	3,28	3,29/31
	I. Chemins de fer de l'Etat ou exploités pour le compte de l'Etat.				
1	Chemins de fer impériaux d'Alsace-Lorraine	1 569,11	1 758,95	739,87	829,24
2	Chemin de fer Militaire	45,61	45,61	45,61	—
3	Chemins de fer de l'Etat de Prusse et autres chemins de fer exploités par l'Etat de Prusse	27 691,12	27 736,16	16 704,74	10 986,38
4	Chemins de fer de l'Etat de Bavière et autres chemins de fer exploités par l'Etat de Bavière	5 391,04	5 302,65	3 759,12	1 631,92
5	Chemins de fer de l'Etat de Saxe	2 507,55	2 538,56	1 718,19	789,36
6	Chemins de fer de l'Etat de Wurtemberg	1 700,76	1 700,76	1 335,41	365,35
7	Chemins de fer de l'Etat de Bade	1 525,25	1 550,16	942,18	583,07
8	Chemin de fer du Mein-Neckar et chemins de fer secondaires appartenant à l'Etat de Hesse	118,76	119,87	29,59	89,17
9	Chemin de fer Louis de Hesse et chemins de fer secondaires appartenant à l'Etat de Hesse	771,15	790,73	499,62	271,53
10	Chemins de fer de la Haute Hesse	232,92	232,92	232,92	—
11	Chemins de fer Frédéric-François de Mecklembourg et Wismar-Karow	1 023,60	1 023,60	999,80	23,80
12	Chemins de fer de l'Etat d'Oldenbourg	462,27	477,87	445,24	17,03
13	Chemin de fer Weimar-Berka-Blankenhain (chemin de fer de l'Etat exploité par une compagnie privée)	32,08	32,08	32,08	
	II. Chemins de fer privés, exploités par l'Etat	78,65	78,65	78,65	-
	III. Chemins de fer privés, exploités par des compagnies privées	3 021,38	3 008,32	2 355,40	665,98
	1896/97 Total	46 171,25	46 396,89	29 918,42	16 252,83
	1895/96 Total	45 260,70	45 482,27	29 451,29	15 809,41
	Différence 1896/97 sur 1895/96, %	+ *2,01*	+ *1,97*	+ *1,58*	+ *2,80*
	1894/95 Total	44 167,27	44 394,68	28 939,49	15 227,78
	1893/94 Total	43 557,07	43 786,43	28 786,68	14 770,39
	1892/93 Total	42 963,69	43 192,86	28 782,67	14 181,02
	1891/92 Total	42 325,18	42 553,42	28 952,48	13 372,70
	1890/91 Total	41 879,01	42 107,25	29 169,11	12 709,90
	1889/90 Total	40 981,72	41 223,36	28 514,58	12 467,14
	1888/89 Total	40 082,72	40 297,67	28 215,64	11 867,08
	1887/88 Total	39 156,95	39 363,40	27 921,16	11 235,79
	Différence 1896/97 sur 1887/88, %	+ *17,91*	+ *17,87*	+ *7,15*	+ *44,65*

Digitized by Google

I. Bahnbeschreibung.

Longueur exploitée en moyenne pendant l'année *Betriebslänge im Jahresdurchschnitt*			Stations nombre *Verkehrs-Stationen* *Zahl*	*Bezeichnung der Bahnen*	*No*
Total	pour le service des voyageurs *für den Personenverkehr*	pour le service des marchandises *für den Güterverkehr*			
km	km	km			
3,20	3,24	3,25	8,6	Statistik des Reichs-Eisenbahn-Amtes.	
				I. Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwaltete Privatbahnen.	
1 758,70	1 737,67	1 758,70	379	Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen	1
45,61	45,61	45,61	9	Militär-Eisenbahn	2
27 523,83	26 866,47	27 433,32	4659	Preussische Staatseisenbahnen und auf Rechnung des preussischen Staates verwaltete sonstige Eisenbahnen	3
5 254,25	5 207,36	5 246,86	1130	Bayerische Staatseisenbahnen und auf Rechnung des bayerischen Staates verwaltete sonstige Eisenbahnen	4
2 529,93	2 481,82	2 529,93	567	Sächsische Staatseisenbahnen	5
1 695,00	1 693,80	1 695,00	395	Württembergische Staatseisenbahnen	6
1 550,16	1 517,24	1 547,94	399	Badische Staatseisenbahnen	7
119,87	117,65	118,32	38	Main-Neckar-Eisenbahn nebst im Eigentum des hessischen Staates befindlichen Nebenbahnen	8
755,40	738,22	755,40	173	Hessische Ludwigs-Eisenbahn nebst im Eigentum des hessischen Staates befindlichen Nebenbahnen	9
228,68	228,68	228,68	57	Oberhessische Eisenbahnen	10
1 019,87	1 013,86	1 017,68	165	Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn nebst Wismar-Karow	11
464,84	461,84	461,54	112	Oldenburgische Staatseisenbahnen	12
32,08	32,08	31,40	15	Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn (Staatsbahn unter Privatverwaltung)	13
78,65	78,65	78,65	21	**II. Privatbahnen unter Staatsverwaltung.**	
2 908,39	2 888,66	2 907,91	773	**III. Privatbahnen unter eigener Verwaltung.**	
45 965,26	45 109,61	45 856,94	8892	Summe 1896/97.	
44 926,79	44 125,98	44 814,72	8563	Summe 1895/96.	
+ *2,31*	+ *2,23*	+ *2,33*	+ *3,83*	% *Differenz 1896/97 auf 1895/96.*	
44 065,33	44 309,98	43 961,20	8234	Summe 1894/95.	
43 434,97	42 698,24	43 333,68	7992	Summe 1893/94.	
42 848,86	42 124,98	42 745,64	7754	Summe 1892/93.	
42 302,11	41 580,10	42 193,01	7565	Summe 1891/92.	
41 631,04	40 924,31	41 528,03	7371	Summe 1890/91.	
40 659,61	39 986,46	40 567,32	7123	Summe 1889/90.	
39 724,15	39 061,77	39 631,56	6872	Summe 1888/89.	
38 593,70	37 976,44	38 527,03	6613	Summe 1887/88.	
+ *19,10*	+ *18,78*	+ *19,02*	+ *34,46*	% *Differenz 1896/97 auf 1887/88.*	

II. Effectif du matériel roulant.

N°	Désignation des chemins de fer	Locomotives *Lokomotiven*			Voitures à voyageurs — *Personenwagen*					
		total *im ganzen*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*	pour 1 000 000 km de parcours d'essieu de wagon *auf 1 000 000 Wagenachs-km aller Art*	Voitures *Wagen* total *im ganzen*	Essieux *Wagenachsen* total *im ganzen*	Essieux *Wagenachsen* par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*	Essieux *Wagenachsen* par 1 000 000 km de parcours d'essieu de voiture à voyageurs *auf 1 000 000 Achskilometer der Personenwagen*	Places *Sitzplätze* total *im ganzen*	Places *Sitzplätze* par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*
		nombre *Zahl*	nombre *Zahl*	nombre *Zahl*	nombre *Zahl*	nombre *Zahl*	nombre *Zahl*	nombre *Zahl*	nombre *Zahl*	nombre *Zahl*
	Statistique de l'office impérial des chemins de fer	13,3	13,4	13,4a	15,3	15,7	15,8	15,8a	15,25	15,26
	I. Chemins de fer de l'Etat ou exploités pour le compte de l'Etat.									
1	Alsace-Lorraine	593	0,337	0,82	1 175	2 414	1,889	18,61	44 914	25,8
2	Militaire	7	0,153	1,51	16	38	0,833	23,31	756	16,6
3	Etat de Prusse	11 008	0,397	1,05	19 585	46 111	1,703	22,02	881 501	32,6
4	Etat de Bavière	1 398	0,261	1,04	3 523	7 588	1,444	23,30	130 505	24,8
5	Etat de Saxe	1 037	0,408	1,10	2 620	5 669	2,279	22,16	107 188	43,1
6	Etat de Wurtemberg	478	0,281	1,19	1 172	2 998	1,764	27,66	54 053	31,8
7	Etat de Bade	578	0,373	1,06	1 446	2 972	1,959	22,68	59 721	39,4
8	Mein-Neckar	91	0,759	1,12	256	604	5,134	22,94	10 282	87,4
9	Louis de Hesse	213	0,269	1,08	503	1 045	1,352	18,04	21 133	27,3
10	Haute Hesse	33	0,142	2,61	73	146	0,627	39,60	3 012	12,9
11	Frédéric-François de Mecklembourg	145	0,142	1,64	293	637	0,627	21,26	12 725	12,5
12	Etat d'Oldenbourg	106	0,222	1,47	198	431	0,908	22,40	8 030	16,9
13	Weimar-Berka-Blankenhain	4	0,125	5,03	13	26	0,810	93,92	456	14,2
	II. Chemins de fer privés, exploités par l'Etat	10	0,127	1,23	20	40	0,509	15,63	783	10,0
	III. Chemins de fer privés, exploités par des compagnies privées	649	0,216	1,50	1 498	3 274	1,095	31,85	65 508	21,9
	1896/97 Total	16 350	0,352	1,07	32 391	73 993	1,625	22,50	1 400 567	30,8
	1895/96 Total	16 107	0,354	1,11	31 423	71 469	1,600	23,90	1 349 541	30,2
	Différence 1896/97 sur 1895/96, %	*+ 1,51*	*-0,57*	*-3,60*	*+ 3,81*	*+ 3,53*	*+1,56*	*- 5,86*	*+ 3,78*	*+ 2,00*
	1894/95 Total	15 839	0,357	1,14	30 354	68 736	1,575	23,85	1 296 221	29,7
	1893/94 Total	15 715	0,359	1,14	29 675	66 822	1,552	23,99	1 265 102	29,4
	1892/93 Total	15 475	0,358	1,18	28 901	64 666	1,523	23,99	1 231 128	29,0
	1891/92 Total	14 788	0,348	1,12	27 512	61 111	1,461	23,28	1 167 020	27,9
	1890/91 Total	14 188	0,337	1,11	26 399	58 290	1,408	23,82	1 115 427	26,9
	1889/90 Total	13 496	0,327	1,09	25 404	56 008	1,381	25,24	1 079 882	26,6
	1888/89 Total	13 105	0,325	?	24 383	53 837	1,359	?	1 041 366	26,3
	1887/88 Total	12 811	0,325	?	23 703	52 491	1,356	?	1 016 377	26,3
	Différence 1896/97 sur 1887/88, %	*+27,62*	*+8,38*	?	*+36,65*	*+40,96*	*+19,84*	?	*+ 37,80*	*+17,11*

II. Bestand der Fahrbetriebsmittel.

Wagons (fourgons à bagages et wagons à marchandises) *Lastwagen (Gepäck- und Güterwagen)*								
Wagons *Wagen*	Essieux — *Wagenachsen*			Poids de charge des wagons seulement *Ladegewicht der Güterwagen*				
total *im ganzen*	total *im ganzen*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*	par 1 000 000 km de parcours d'essieu de fourgons à bagages et de wagons à marchandises *auf 1 000 000 Wagenachs km. der Gepäck- und Güterwagen*	total *im ganzen*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*	par essieu *auf 1 Achse*	*Bezeichnung der Bahnen*	*No*
nombre *Zahl*	nombre *Zahl*	nombre *Zahl*	nombre *Zahl*	t	t	t		
16,30	16,31	16,32	16,32a	16,57	16,59	16,58	Statistik des Reichs-Eisenbahn-Amtes.	
							I. Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwaltete Privatbahnen.	
14 615	29 447	16,741	50,47	156 344	88,885	5,48	Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen .	1
99	200	4,385	66,40	1 241	27,209	6,46	Militär-Eisenbahn	2
242 351	493 964	17,874	60,36	2 808 663	101,629	5,82	Preussische Staatseisenbahnen	3
20 184	40 728	7,691	42,40	212 262	40,085	5,44	Bayerische Staatseisenbahnen	4
25 469	51 381	20,240	77,29	255 559	100,671	5,07	Sächsische Staatseisenbahnen	5
7 172	15 123	8,892	53,46	77 526	45,583	5,35	Württembergische Staatseisenbahnen . .	6
10 818	22 041	14,239	54,39	128 481	83,001	5,95	Badische Staatseisenbahnen	7
764	1 558	13,168	29,86	8 828	74,611	5,89	Main-Neckar-Eisenbahn	8
3 541	7 089	8,965	52,22	42 001	53,117	6,10	Hessische Ludwigs-Eisenbahn	9
521	1 042	4,474	120,18	5 555	23,887	5,49	Oberhessische Eisenbahnen	10
2 497	5 064	4,969	92,96	28 262	27,780	5,75	Mecklenburg. Friedrich-Franz-Eisenbahn .	11
1 345	2 694	5,661	52,33	13 798	28,995	5,30	Oldenburgische Staatseisenbahnen . . .	12
13	26	0,828	50,19	110	3,503	5,00	Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn.	13
116	232	2,950	44,00	1 110	14,113	4,96	**II. Privatbahnen unter Staatsverwaltung.**	
16 887	34 066	11,326	105,67	180 970	60,166	5,42	**III. Privatbahnen unter eigener Verwaltung.**	
346 392	704 655	15,226	60,16	3 920 710	84,720	5,71	Summe 1896/97.	
330 411	672 210	14,820	59,93	3 671 912	80,954	5,60	Summe 1895/96.	
+ 4,84	*+ 4,83*	*+ 2,74*	*+ 0,38*	*+ 6,78*	*+ 4,65*	*+ 1,97*	*% Differenz von 1896/97 auf 1895/96.*	
322 219	655 974	14,815	61,37	3 521 182	79,527	5,51	Summe 1894/95.	
314 409	640 028	14,655	60,08	3 385 931	77,527	5,43	Summe 1893/94.	
308 336	627 359	14,561	61,69	3 267 910	75,851	5,35	Summe 1892/93.	
299 283	608 590	14,339	58,96	3 080 354	72,584	5,19	Summe 1891/92.	
287 704	585 302	13,938	57,93	2 866 156	68,253	5,02	Summe 1890/91.	
273 559	556 851	13,540	56,21	2 648 479	64,399	4,88	Summe 1889/90.	
262 249	534 239	13,289	?	2 533 166	63,013	4,86	Summe 1888/89.	
254 385	518 526	13,198	?	2 452 909	62,434	4,85	Summe 1887/88.	
+ 36,17	*+ 35,90*	*+ 15,37*	?	*+ 59,84*	*+ 35,70*	*+ 17,94*	*% Differenz von 1896/97 auf 1887/88.*	

Digitized by Google

III. Parcours du matériel roulant.

N°	Désignation des chemins de fer	Parcours interne des locomotives, y compris celui des locomotives étrangères *Auf den eigenen Betriebsstrecken sind von eigenen und fremden Lokomotiven geleistet*		Parcours interne des voitures et wagons, y compris celui des voitures et wagons étrangers *Auf den eigenen Betriebsstrecken sind von eigenen und fremden Wagen geleistet und zwar von*					Charge brute en parcours *Transportierte auf den eigenen*
		totaux milliers de km de locomot. *im ganzen Lokomotivkm Tausende*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*	Voitures à voyageurs *Personenwagen*	Wagons (fourgons et wagons à marchandises) *Lastwagen (Gepäck- und Güterwagen)*	Wagons-poste *Postwagen*	total *im ganzen*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*	total *im ganzen*
			km	milliers de kilomètres d'essieu *Achskilometer, Tausende*				km d'essieu *Achskilom.*	milliers de tonnes *Tausend Tonnen*
	Statistique de l'office impérial des chemins de fer	17,18	17,19	18,5	18,9 + 13	18,19	18,21	18,22	17,61
	I. Chemins de fer de l'Etat ou exploités pour le compte de l'Etat.								
1	Alsace-Lorraine	23 557	18 395	129 746	583 500	8 968	722 214	410 652	4 972 246
2	Militaire	354	7 761	1 630	3 012	—	4 642	101 779	36 910
3	Etat de Prusse	390 665	14 194	2 093 954	8 183 833	207 301	10 485 088	380 946	75 117 900
4	Etat de Bavière	54 380	10 350	325 657	960 660	52 559	1 338 876	255 177	9 461 424
5	Etat de Saxe	41 167	16 272	255 828	664 779	22 592	943 194	372 814	6 389 636
6	Etat de Wurtemberg	19 552	11 535	108 371	282 907	10 969	402 247	237 314	3 034 961
7	Etat de Bade	22 620	14 592	131 066	405 230	10 667	546 963	352 843	3 836 755
8	Mein-Neckar	2 848	23 761	26 326	52 179	2 747	81 253	677 840	569 388
9	Louis de Hesse	10 313	13 653	57 912	135 746	3 297	196 955	260 728	1 424 412
10	Haute Hesse	1 038	4 541	3 687	8 671	297	12 655	55 337	104 950
11	Frédéric-François de Mecklembourg	6 317	6 194	29 957	54 477	4 152	88 586	86 860	659 810
12	Etat d'Oldenbourg	4 274	9 194	19 245	51 478	1 368	72 091	155 088	483 337
13	Weimar-Berka-Blankenhain	182	5 663	277	518	—	795	24 776	6 575
	II. Chemins de fer privés exploités par l'Etat	551	7 006	2 559	5 272	305	8 137	103 452	56 758
	III. Chemins de fer privés, exploités par des compagnies privées	22 183	7 627	102 795	322 391	7 534	432 720	148 783	3 168 690
	1896/97 Total	600 002	13 053	3 289 005	11 714 653	332 756	15 336 414	333 652	109 323 746
	1895/96 Total	570 539	12 699	2 990 591	11 217 511	324 164	14 532 265	323 465	102 153 737
	Différence 1896/97 sur 1895/96, %	*+ 5,16*	*+ 2,79*	*+ 9,98*	*+ 4,43*	*+ 2,65*	*+ 5,53*	*+ 3,15*	*+ 7,02*
	1894/95 Total	552 694	12 548	2 882 041	10 688 458	315 627	13 886 121	315 126	97 160 102
	1893/94 Total	548 420	12 627	3 785 399	10 652 907	307 185	13 745 491	316 469	94 635 488
	1892/93 Total	538 363	12 564	2 695 278	10 168 963	294 730	13 158 971	307 102	89 826 339
	1891/92 Total	544 296	12 867	2 624 627	10 320 652	279 445	13 224 724	312 626	89 449 346
	1890/91 Total	513 628	12 338	2 447 112	10 103 667	256 799	12 807 578	307 645	85 083 547
	1889/90 Total	471 356	11 593	1 857 335	9 906 030	245 715	12 371 178	304 262	81 058 055
	1888/89 Total	435 495	10 963	1 713 546	9 262 899	233 267	11 515 300	289 882	74 820 182
	1887/88 Total	407 300	10 566	1 921 710	8 563 373	228 840	10 713 922	277 937	68 997 348
	Différence 1896/97 sur 1887/88, %	*+ 47,31*	*+ 23,54*	*+ 71,15*	*+ 36,80*	*+ 41,04*	*+ 43,15*	*+ 20,05*	*+ 58,15*

Digitized by Google

III. Leistungen der Fahrbetriebsmittel.

transportée interne *Bruttolast Linien*	Parcours du matériel roulant, y compris celui effectué sur les lignes étrangères *Auf den eigenen und fremden Bahnen haben zurückgelegt die eigenen*									
par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*	Locomotives *Lokomotiven*		Voitures à voyageurs *Personenwagen*		Fourgons à bagages *Gepäckwagen*		Wagons à marchandises *Güterwagen*		*Bezeichnung der Bahnen*	N°
	total *im ganzen*	par locom. *auf 1 Lok.*	total *im ganzen*	par essieu *auf 1 Achse*	total *im ganzen*	par essieu *auf 1 Achse*	total *im ganzen*	par essieu *auf 1 Achse*		
tonnes à 1 km *Tonnenkilometer*	km de locomotive *Lokomotivkilom.* milliers de km *Taus.*	km	km d'essieu *Achskilometer* milliers de km *Tausende*	km	km d'essieu *Achskilometer* milliers de km *Taus.*	km	km d'essieu *Achskilometer* milliers de km *Tausende*	km		
17,62	17,28	17,29	18,27	18,28	18,29	18,30	18,31	18,32	Statistik des Reichs-Eisenbahn-Amtes.	
									I. Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwaltete Privatbahnen.	
2 827 228	23 352	39 747	123 418	51 052	45 396	19 130	416 261	14 670	Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen	1
809 248	354	29 500	795	15 907	253	18 104	3 165	7 018	Militär-Eisenbahn	2
2 729 195	391 116	35 776	2 089 136	46 266	561 316	49 464	7 942 772	16 653	Preussische Staatseisenbahnen . . .	3
1 800 718	54 306	39 797	319 791	40 748	92 444	51 401	677 691	16 739	Bayerische Staatseisenbahnen . . .	4
2 525 618	42 878	41 860	255 287	45 636	39 431	41 332	605 075	12 064	Sächsische Staatseisenbahnen . . .	5
1 790 537	19 415	42 160	107 858	36 073	28 202	44 413	201 828	14 298	Württembergische Staatseisenbahnen .	6
2 475 071	22 410	39 203	128 060	43 521	27 415	60 121	333 884	14 845	Badische Staatseisenbahnen	7
4 750 043	3 026	33 068	25 451	41 116	5 474	94 386	18 562	12 483	Main-Neckar-Eisenbahn	8
1 885 639	10 110	47 335	48 720	44 779	12 933	62 480	94 145	11 968	Hessische Ludwigs-Eisenbahn . . .	9
458 939	1 022	31 803	3 684	25 763	1 655	57 066	11 143	10 756	Oberhessische Eisenbahnen	10
646 955	6 325	44 101	29 198	46 530	9 112	61 565	50 669	10 475	Mecklenb. Friedrich-Franz-Eisenbahn	11
1 039 791	4 297	39 425	19 737	45 794	5 213	58 578	35 065	13 163	Oldenburgische Staatseisenbahnen . .	12
204 967	182	45 416	276	10 617	244	61 045	—	—	Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn	13
721 577	391	36 619	1 290	32 261	489	61 080	2 090	9 332	**II. Privatbahnen unter Staatsverwaltung.**	
1 089 500	22 838	35 104	102 500	32 493	32 432	50 205	426 613	13 219	**III. Privatbahnen unter eigener Verwaltung.**	
2 378 399	601 522	37 144	3 255 200	44 515	862 011	49 774	10 818 962	15 830	Summe 1896/97.	
2 273 782	570 678	35 734	2 977 304	42 259	817 441	48 916	10 415 195	15 822	Summe 1895/96.	
+ *4,60*	+ *5,40*	+ *3,95*	+ *9,34*	+ *5,34*	+ *5,46*	+ *1,75*	+ *3,88*	+ *0,05*	% *Differenz von 1896/97 auf 1895/96.*	
2 204 910	552 763	35 043	2 852 845	41 908	796 332	49 090	9 841 975	15 354	Summe 1894/95.	
2 178 841	548 130	35 198	2 751 683	41 712	792 995	49 351	9 712 246	15 520	Summe 1893/94.	
2 096 353	537 894	35 440	2 666 090	42 182	760 253	48 081	9 295 498	15 194	Summe 1892/93.	
2 114 536	543 917	37 435	2 600 363	43 339	757 804	50 005	9 416 383	15 833	Summe 1891/92.	
2 043 753	513 398	37 095	2 428 383	42 220	723 499	49 921	9 298 052	16 263	Summe 1890/91.	
1 993 577	470 920	35 413	2 206 429	39 916	680 412	49 101	9 039 104	16 599	Summe 1889/90.	
1 883 494	435 251	33 614	2 012 477	37 592	639 564	47 750	8 529 404	16 395	Summe 1888/89.	
1 789 903	407 334	31 929	1 912 590	36 550	604 653	46 335	7 910 263	15 600	Summe 1887/88.	
+ *82,88*	+ *47,67*	+ *16,33*	+ *70,20*	+ *21,79*	+ *42,56*	+ *7,49*	+ *36,77*	+ *1,47*	% *Differenz von 1896/97 auf 1887/88.*	

Digitized by Google

IV. Mouvement des voyageurs.

N°	Désignation des chemins de fer	Total des voyageurs transportés *Total der beförderten Personen* nombre *Anzahl*	Parcours *Es sind von Personen zurückgelegt* Total *überhaupt* milliers de voyageurs à 1 km *Personenkm. Tausende*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge* voyageurs à 1 km *Personenkm.*	d'un voyageur *von je 1 Person* km	Répartition du *Die gefahrenen* Ire Cl. *1. Kl.* %	IIe Cl. *2. Kl.* %
	Statistique de l'office impérial des chemins de fer	22,65	22,70	22,71	22,72	22,17	22,27
	I. Chemins de fer de l'Etat ou exploités pour le compte de l'Etat.						
1	Alsace-Lorraine	19 493 336	464 495	267 309	23,83	3,87	21,82
2	Militaire	248 089	7 403	27 139	17,05	—	5,80
3	Etat de Prusse	436 606 672	10 331 935	384 566	23,66	1,42	14,10
4	Etat de Bavière	35 801 430	1 154 707	221 745	32,25	2,30	16,99
5	Etat de Saxe	16 121 464	1 039 530	418 858	22,54	0,71	12,84
6	Etat de Wurtemberg	24 654 129	485 381	286 563	19,69	0,98	11,46
7	Etat de Bade	26 980 045	533 430	351 579	19,77	2,59	20,68
8	Mein-Neckar	5 149 293	124 478	1 237 055	25,61	2,94	21,31
9	Louis de Hesse	13 836 581	260 946	353 479	18,86	1,49	14,96
10	Haute Hesse	1 333 420	22 333	97 661	16,75	0,24	7,35
11	Frédéric-François de Mecklembourg	3 438 213	123 964	122 269	36,06	0,72	14,44
12	Etat d'Oldenbourg	4 165 959	90 220	195 349	21,66	0,56	13,22
13	Weimar-Berka-Blankenhain	161 827	2 077	64 741	12,84	—	5,96
	II. Chemins de fer privés exploités par l'Etat	979 662	12 929	164 384	13,20	0,17	8,66
	III. Chemins de fer privés, exploités par des compagnies privées	27 487 646	457 338	158 322	16,64	0,55	10,86
	1896/97 Total	616 636 240	15 117 332	334 988	28,38	1,51	14,56
	1895/96 Total	592 167 518	13 922 366	315 399	28,50	1,56	14,86
	Différence 1896/97 sur 1895/96, %	+ 9,14	+ 8,58	+ 6,21	− 0,51	− 3,20	− 2,05
	1894/95 Total	542 745 878	12 810 542	295 787	23,60	1,54	15,10
	1893/94 Total	521 479 450	12 552 155	293 971	24,07	1,51	15,02
	1892/93 Total	488 170 937	11 782 400	279 701	24,14	1,68	15,41
	1891/92 Total	464 012 850	11 679 050	280 881	25,17	1,73	15,74
	1890/91 Total	426 056 116	11 224 438	274 270	26,34	1,82	16,05
	1889/90 Total	376 825 006	10 172 387	254 396	26,99	1,93	16,50
	1888/89 Total	339 864 460	9 208 805	235 750	27,10	1,84	16,80
	1887/88 Total	315 991 717	8 707 769	229 570	27,56	1,79	16,84
	Différence 1896/97 sur 1887/88, %	+ 104,64	+ 73,61	+ 45,92	− 15,17	− 15,65	− 13,54

Digitized by Google

IV. Personenverkehr.

nombre des voyageurs à 1 km / Personenkm. verteilen sich			Voyageurs par essieu / Durchschnittlich waren besetzt	Utilisation moyenne des places / Durchschnittlich waren besetzt	Autres transports / Beförd. wurden ferner		Bezeichnung der Bahnen	No
IIIe Cl. 3. Kl.	IVe Cl. 4. Kl.	Militaires Militärfahrten	jede Achse	jeder Platz	Bagages Gepäck	Chiens Hunde		
%	%	%	nombre Anzahl	%	tonnes Tonnen	nombre Anzahl		
22,57	22,47	27,57	22,114	22,122	22,123	22,125	Statistik des Reichs-Eisenbahn-Amtes.	
							I. Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwaltete Privatbahnen.	
66,92	—	7,39	3,58	18,97	24 728	34 654	Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen	1
73,24	—	20,96	4,54	22,95	43	128	Militär-Eisenbahn	2
39,80	39,47	5,21	4,93	26,52	397 157	737 242	Preussische Staatseisenbahnen	3
75,51	—	5,17	3,55	23,99	81 202	184 840	Bayerische Staatseisenbahnen	4
66,81	15,82	3,82	4,08	21,49	79 117	81 976	Sächsische Staatseisenbahnen	5
81,79	—	5,77	4,48	26,25	49 289	85 110	Württembergische Staatseisenbahnen	6
70,43	—	6,30	4,07	23,04	36 102	37 850	Badische Staatseisenbahnen	7
70,65	—	5,10	4,47	27,20	11 541	11 215	Main-Neckar-Eisenbahn	8
78,52	0,64	4,39	4,51	25,36	13 886	25 863	Hessische Ludwigseisenbahn	9
88,67	—	3,74	6,06	28,20	1 451	4 684	Oberhessische Eisenbahnen	10
43,14	33,27	8,43	4,14	23,79	9 676	8 750	Mecklenb. Friedrich-Franz-Eisenbahn	11
77,21	0,52	8,49	4,69	25,46	6 381	6 735	Oldenburgische Staatseisenbahnen	12
91,91	—	2,13	7,50	29,93	192	1 072	Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn	13
87,99	1,94	1,24	5,05	26,71	1 813	1 213	**II. Privatbahnen unter Staatsverwaltung.**	
73,38	9,40	5,81	4,45	22,18	37 699	75 413	**III. Privatbahnen unter eigener Verwaltung.**	
49,96	28,65	5,32	4,60	25,29	760 277	1 297 075	Summe 1896/97.	
49,83	27,96	5,79	4,66	25,13	688 501	1 227 748	Summe 1895/97.	
+ 0,26	+ 2,47	− 8,10	− 1,30	− 0,55	+ 14,25	+ 5,65	% *Differenz von 1896/97 auf 1895/96.*	
49,45	28,62	5,29	4,44	24,34	652 567	1 154 365	Summe 1894/95.	
49,30	28,89	5,28	4,51	24,52	615 858	1 108 177	Summe 1893/94.	
49,19	28,16	5,23	4,37	23,76	579 648	1 029 956	Summe 1892/93.	
49,15	28,40	4,98	4,45	24,15	572 138	947 971	Summe 1891/92.	
48,27	28,02	5,84	4,59	24,69	541 907	930 022	Summe 1890/91.	
50,33	26,28	4,96	4,58	24,52	512 078	879 565	Summe 1889/90.	
50,99	25,36	5,01	4,56	24,31	477 655	814 263	Summe 1888/89.	
51,61	23,94	5,82	4,53	24,28	456 100	748 321	Summe 1887/88.	
− 3,20	+ 19,67	− 8,59	+ 1,54	+ 4,16	+ 66,69	+ 73,33	% *Differenz von 1896/97 auf 1887/88.*	

Digitized by Google

V. Mouvement des marchandises.

N°	Désignation des chemins de fer	Total des marchandises transportées *Total der beförderten Güter* tonnes *Tonnen*	Parcours *Von den Gütern sind zurückgelegt* total *überhaupt* milliers de tonnes à 1 km *Tonnenkm. Tausende*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge* tonnes à 1 km *Tonnenkilom.*	d'une tonne *von je 1 Tonne* km	Répartition du nombre des tonnes *Die gefahrenen Tonnenkilometer* Grande vitesse et colis express *Eil- und Expressgut* milliers de tonnes à 1 km *Tonnenkilom. Tausende*	%	Petite vitesse *Frachtgüter* milliers de tonnes à 1 km *Tonnenkilometer Tausende*	%	Transports militaires *Militärtransporte* milliers de tonnes à 1 km *Tonnenkilom. Tausende*	%
	Statistique de l'office impérial des chemins de fer	23,175	23,176	23,177	23,178	23,19	23,20	23,109	23,110	23,127	23,128
	I. Chemins de fer de l'Etat ou exploités pour le compte de l'Etat.										
1	Alsace-Lorraine	18 738 032	1 516 966	862 550	80,96	4 338	0,28	1 431 274	94,35	2 066	0,14
2	Militaire	265 291	6 643	145 650	25,04	2	0,03	6 148	99,91		
3	Etat de Prusse	178 536 743	20 103 451	7 [illegible]2 811	112,60	75 345	0,40	18 197 332	96,60	29 710	0,16
4	Etat de Bavière	15 485 538	2 147 782	409 346	138,70	11 217	0,54	2 006 274	97,13	3 548	0,17
5	Etat de Saxe	21 542 950	1 440 157	569 248	66,85	7 303	0,51	1 396 331	97,05	1 173	0,08
6	Etat de Wurtemberg	7 100 914	595 806	351 508	83,91	3 885	0,66	545 951	92,40	1 868	0,32
7	Etat de Bade	10 963 288	823 377	581 918	75,10	6 105	0,78	766 517	98,17	772	0,10
8	Mein-Neckar	1 613 365	91 018	982 114	61,02	1 015	1,08	90 397	96,48	533	0,57
9	Louis de Hesse	6 551 304	265 913	352 016	40,59	1 702	0,64	259 941	97,95	102	0,04
10	Haute Hesse	538 717	17 279	75 562	32,08	94	0,55	16 388	96,02	0	0,00
11	Fréd.-Franç de Mecklembourg	2 003 129	108 590	196 703	54,21	737	0,72	98 047	95,65	795	0,77
12	Etat d'Oldenbourg	1 877 177	109 861	238 031	58,52	601	0,59	91 000	85,93	384	0,36
13	Weimar-Berka-Blankenhain	41 073	605	19 274	14,73	5	0,81	595	98,94	0	0,00
	II. Chemins de fer privés exploités par l'Etat	544 850	9 681	123 093	17,77	16	0,48	9 519	98,72	9	0,09
	III. Chemins de fer privés, exploités par des compagnies privées	18 135 668	846 021	290 938	46,65	2 290	0,27	825 140	98,19	1 082	0,13
	1896/97 Total	288 938 034	28 087 038	612 493	98,92	111 693	0,43	25 741 708	96,51	12 043	0,16
	1895/96 Total	260 198 575	26 537 461	592 159	101,87	107 743	0,43	24 197 234	96,34	41 633	0,17
	Différ. 1896/97 sur 1895/96, %	*+ 9,00*	*+ 5,08*	*+ 3,43*	*2,90*	*+ 6,46*	*0*	*+ 6,42*	*+0,18*	*+ 0,98*	*—0,59*
	1894/95 Total	252 243 786	24 909 083	566 615	98,75	96 069	0,40	22 502 487	92,41	45 221	0,19
	1893/94 Total	244 178 613	24 661 467	569 121	101,00	91 455	0,38	22 327 137	91,19	47 155	0,19
	1892/93 Total	232 811 309	23 412 083	547 707	100,56	89 001	0,39	21 065 249	90,74	46 549	0,20
	1891/92 Total	230 948 600	23 327 938	552 886	101,01	85 367	0,37	20 806 401	89,90	44 473	0,19
	1890/91 Total	217 745 309	22 411 149	539 663	102,92	85 336	0,38	20 164 518	90,68	49 062	0,22
	1889/90 Total	213 813 652	22 013 347	512 637	102,69	83 922	0,39	19 920 548	91,16	34 383	0,16
	1888/89 Total	199 506 652	20 386 433	514 399	102,08	79 321	0,39	18 486 472	91,39	31 132	0,15
	1887/88 Total	178 814 667	18 618 653	481 614	104,29	78 362	0,43	16 933 594	91,19	21 048	0,11
	Différ. 1896/97 sur 1887/88, %	*+ 58,79*	*+ 56,12*	*+ 26,39*	*5,15*	*+46,36*	*0*	*+ 52,02*	*+5,49*	*+99,75*	*+45,45*

Digitized by Google

V. Güterverkehr.

transportées à 1 kilomètre verteilen sich auf				Autres transports Ferner wurden befördert			Charge moyenne (wagon chargé ou vide) Die durchschnittliche Nettobelastung betrug (beladen und leer)		Bezeichnung der Bahnen	No
Bestiaux et chevaux Vieh und Pferde		Expéditions de service taxées Frachtpflichtiges Dienstgut		Chiens Hunde	Bagages Gepäck	Expéditions de service non taxées Dienstgüter ohne Frachtberechnung	par essieu de wagon à marchandises auf 1 Güterwagenachse	en % de la capacité de chargement in % der Tragfähigkeit		
milliers de tonnes à 1 km Tonnenkilom. Tausende	%	milliers de tonnes à 1 km Tonnenkilometer Tausende	%	tonnes à 1 kilomètre Tonnenkilometer		milliers de tonnes à 1 km Tonnenkilom. Tausende	tonnes Tonnen	%		
23,136	23,137	23,147	23,148	22,127	22,124	23,173	23,180	18,52	Statistik des Reichs Eisenbahn-Amtes	
									I. Staatsbahnen u. auf Rechnung des Staates verwaltete Privatbahnen.	
1 216	0,28	75 059	4,95	8 473	1 967 383	13	2,84	51,82	Reichseisenb. in Elsass-Lothr.	1
4	0,06	—	—	207	1 221	490	2,62	40,56	Militär-Eisenbahn	2
280 278	1,49	254 463	1,35	205 400	37 170 612	1 266 323	2,64	45,36	Preussische Staatseisenbahnen	3
33 430	1,62	11 040	0,54	64 125	5 764 454	82 273	2,46	45,22	Bayerische Staatseisenbahnen .	4
5 887	0,41	28 019	1,95	21 729	3 539 561	1 410	2,31	45,56	Sächsische Staatseisenbahnen .	5
4 267	0,72	34 868	5,90	65 064	2 329 872	4 938	2,35	44,11	Württemb. Staatseisenbahnen .	6
6 829	0,88	583	0,07	12 499	2 364 946	42 572	2,18	36,64	Badische Staatseisenbahnen .	7
1 750	1,87	—	—	1 850	508 968	323	2,04	34,63	Main-Neckar-Eisenbahn . .	8
3 546	1,34	73	0,03	7 328	553 300	548	2,18	35,74	Hessische Ludwigs-Eisenbahn	9
414	2,43	170	1,00	729	47 510	212	2,46	44,81	Oberhessische Eisenbahnen .	10
2 727	2,66	204	0,20	3 247	582 410	6 080	2,40	41,91	Mecklenb. Friedr.-Frz.-Eisenb.	11
3 069	2,90	10 848	10,24	1 445	304 861	3 959	2,38	44,91	Oldenburgische Staatseisenb. .	12
1	0,25	—	—	228	1 490	4	2,21	37,97	Weimar-Berka-Blankenh. Eis.	13
									II. Privatbahnen unter Staatsverwaltung.	
43	0,45	25	0,25	147	32 845	38	2,14	43,15		
									III. Privatbahnen unter eigener Verwaltung.	
8 194	0,98	3 633	0,43	14 814	1 311 777	5 681	2,91	53,69		
854 661	1,33	418 986	1,57	407 515	56 501 247	1 414 948	2,59	45,36	Summe 1896/97.	
373 777	1,49	395 175	1,57	544 949	50 251 605	1 421 898	2,55	45,52	Summe 1895/96.	
— 5,12	*— 10,8*	*+ 6,03*	*0*	*— 24,81*	*+ 12,44*	*— 0,49*	*— 1,57*	*— 0,35*	*% Diff. von 1896/97 auf 1895/96*	
436 553	1,79	1 269 397	5,21	508 815	45 046 912	559 356	2,52	45,74	Summe 1894/95.	
352 776	1,44	1 665 735	6,80	493 727	43 091 364	176 909	2,50	46,04	Summe 1893/94.	
323 414	1,39	1 690 957	7,28	447 754	42 224 434	196 912	2,49	46,54	Summe 1892/93.	
339 285	1,47	1 868 183	8,07	431 033	42 031 253	183 598	2,44	47,01	Summe 1891/92.	
337 710	1,52	1 600 632	7,20	424 610	40 160 293	173 890	2,39	47,61	Summe 1890/91.	
361 527	1,65	1 459 829	6,64	396 170	38 378 779	162 148	2,39	48,98	Summe 1889/90.	
326 435	1,61	1 306 720	6,46	350 917	35 372 246	156 310	2,37	48,56	Summe 1888/89.	
309 832	1,67	1 165 774	6,30	345 217	34 003 352	140 043	2,34	48,25	Summe 1887/88.	
+ 14,47	*20,36*	*64,06*	*—75,08*	*+ 18,04*	*+ 66,16*	*+ 940,36*	*+ 10,68*	*5,99*	*% Diff. von 1896/97 auf 1887/88*	

VI. Recettes de l'exploitation (voyageurs et bagages).

N°	Désignation des chemins de fer	Recettes totales de l'exploitation *Gesamte Betriebseinnahmen*				Recettes du transport des voyageurs et des bagages *Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr*			
		total *überhaupt*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*	pour cent *auf je hundert* km utiles *Nutz-km.*	pour cent *auf je hundert* km d'essieu de wagon *Wagenachs-km.*	total *überhaupt*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*	pour 100 km d'essieu de voiture et de fourgon *auf 100 Personen- u. Gepäckwagenachsen*	produit total *im ganzen*
			loyer d'affermage non compris *ausschliesslich des Pachtzinses*						
		Mark	Mark	Mark	Mark	Mark	Mark	Mark	Mark
	Statistique de l'office impérial des chemins de fer	26,19	26,21	26,22	26,23	22,3	22,5	22,6	22,80
	I. Chemins de fer de l'Etat ou exploités pour le compte de l'Etat.								
1	Alsace-Lorraine	70 226 782	39 931	385	9,70	15 286 255	8 797	8,50	14 426 441
2	Militaire	249 040	5 460	110	5,40	38 744	849	1,80	37 995
3	Etat de Prusse	1 069 649 782	38 836	423	10,20	290 654 897	10 818	10,90	281 030 307
4	Etat de Bavière	131 598 291	24 827	318	9,70	39 240 599	7 536	94,50	37 174 634
5	Etat de Saxe	106 428 934	42 012	388	11,30	32 535 252	13 109	10,90	31 618 433
6	Etat de Wurtemberg	45 291 977	26 721	324	11,30	15 137 763	8 937	10,90	14 524 611
7	Etat de Bade	56 368 615	36 326	349	10,30	17 599 999	11 600	11,00	16 620 097
8	Mein-Neckar	8 419 799	84 790	391	10,40	3 787 381	38 793	11,50	3 508 316
9	Louis de Hesse	23 180 738	30 687	326	11,80	7 905 644	10 709	11,00	7 405 012
10	Haute Hesse	1 646 405	7 200	191	13,00	663 658	2 902	12,40	650 973
11	Frédéric-François de Mecklembourg	10 270 508	10 070	226	11,60	4 380 093	4 320	11,10	4 288 511
12	Etat d'Oldenbourg	7 763 176	16 701	281	10,80	2 785 368	6 031	11,40	2 685 803
13	Weimar-Berka-Blankenhain	149 921	4 673	109	18,90	79 193	2 469	15,20	77 946
	II. Chemins de fer privés, exploités par l'Etat	2 212 179	15 412	355	14,90	440 700	5 603	13,30	433 658
	III. Chemins de fer privés, exploités par des compagnies privées	55 531 287	19 039	357	12,80	14 078 007	4 871	10,50	13 658 783
	1896/97 Total	1 587 997 384	34 499	393	10,30	444 613 053	9 856	10,70	428 141 520
	1895/96 Total	1 497 688 055	33 287	391	10,30	421 074 126	9 543	11,00	405 972 869
	Différence 1896/97 sur 1895/96, %	*+ 6,03*	*+ 3,64*	*+ 0,51*	*0*	*+ 5,59*	*+ 3,28*	*— 2,73*	*+ 5,46*
	1894/95 Total	1 410 262 052	31 953	381	10,10	392 198 121	9 056	10,60	378 674 622
	1893/94 Total	1 407 174 318	32 347	387	10,20	384 703 403	9 010	10,70	372 377 362
	1892/93 Total	1 347 331 310	31 393	379	10,20	366 457 405	8 699	10,60	354 793 206
	1891/92 Total	1 343 530 669	31 712	374	10,10	367 661 087	8 812	10,80	356 332 516
	1890/91 Total	1 303 014 305	31 248	384	10,20	357 061 036	8 725	11,20	345 831 914
	1889/90 Total	1 267 111 530	31 104	406	10,20	333 894 172	8 350	11,50	323 244 015
	1888/89 Total	1 168 956 289	29 368	403	10,10	309 922 534	7 931	11,60	299 988 153
	1887/88 Total	1 091 806 156	28 257	399	10,20	293 896 921	7 718	11,60	284 249 827
	Différence 1896/97 sur 1887/88, %	*+ 45,54*	*+ 22,05*	*— 1,50*	*+ 0,98*	*+ 51,28*	*+ 27,21*	*— 8,41*	*+ 50,62*

Digitized by Google

VI. Betriebseinnahmen (Personen- und Gepäckverkehr).

Décomposition des recettes — *Davon entfallen*										Bezeichnung der Bahnen	No
Transport des voyageurs — *auf die Personenbeförderung*							Transport des — *auf die Beförderung von*		Recettes diverses — *Sonstige Einnahmen*		
par voyageur — *auf jede Person*	pour 100 voyageurs à 1 km — *auf 100 Personen km.*	Ire classe — *1. Kl.*	IIe classe — *2. Kl.*	IIIe classe — *3. Kl.*	IVe classe — *4. Kl.*	militaires — *Militärtransporte*	bagages — *Gepäck*	chiens — *Hunden*	total — *im ganzen*		
Mark	Mark	%	%	%	%	%	Mark	Mark	Mark		
22,82	22,83	22,91	22,31	22,41	22,51	22,60	22,9	22,10	22,13	Statistik des Reichs-Eisenbahn-Amtes.	
										I. Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwaltete Privatbahnen.	
0,74	3,11	9,66	33,93	52,84	—	3,57	834 170	12 933	12 711	Reichseisenbahnen in Elsass-Lothr.	1
0,52	3,07	—	9,57	85,28	—	5,15	611	138	—	Militär-Eisenbahn	2
0,64	2,72	4,17	23,94	40,25	28,73	2,91	7 066 217	305 164	2 252 709	Preussische Staatseisenbahnen . .	3
1,04	3,22	5,77	26,11	65,68	—	2,44	1 845 038	76 937	143 990	Bayerische Staatseisenbahnen . .	4
0,69	3,04	1,83	20,48	65,83	9,95	1,91	751 448	32 355	133 016	Sächsische Staatseisenbahnen . .	5
0,59	2,99	2,74	19,57	74,74	—	2,95	554 912	26 833	31 407	Württembergische Staatseisenbahnen	6
0,62	3,12	6,65	31,66	58,46	—	3,23	847 229	19 328	113 345	Badische Staatseisenbahnen . . .	7
0,74	2,90	7,11	33,67	56,50	—	2,72	273 528	4 489	1 048	Main-Neckar-Eisenbahn	8
0,54	2,81	4,17	24,96	68,10	0,45	2,32	309 848	8 794	181 990	Hessische Ludwigs-Eisenbahn . .	9
0,49	2,91	0,57	11,45	86,05	—	1,93	11 349	1 336	—	Oberhessische Eisenbahnen . . .	10
1,25	3,46	1,67	22,22	49,97	22,52	3,62	86 684	4 739	159	Mecklenburgische Friedr.-Franz-Eis.	11
0,64	2,98	1,11	19,78	74,31	0,47	4,33	94 625	2 226	2 714	Oldenburgische Staatseisenbahnen .	12
0,48	3,75	—	9,38	89,77	—	0,85	1 042	181	24	Weimar-Berka-Blankenhainer Eis. .	13
0,44	3,35	0,24	12,28	85,66	1,25	0,57	6 748	222	72	**II. Privatbahnen unter Staatsverwaltung.**	
0,50	2,99	1,35	17,83	70,78	6,92	3,12	380 053	17 988	21 183	**III. Privatbahnen unter eigener Verwaltung.**	
0,66	2,83	4,25	24,18	48,68	20,05	2,84	13 063 502	513 663	2 894 368	Summe 1896/97.	
0,69	2,92	4,33	24,61	48,52	19,52	3,02	12 184 534	492 736	2 423 987	Summe 1895/96.	
—4,35	*—3,08*	*—1,85*	*—1,75*	*+ 0,33*	*+ 2,72*	*- 5,96*	*+ 7,21*	*+ 4,25*	*+ 19,41*	*% Differenz von 1896/97 auf 1895/96*	
0,70	2,96	4,09	25,11	48,92	19,11	2,77	11 202 139	463 979	1 857 881	Summe 1894/95.	
0,71	2,97	4,01	25,09	48,82	19,36	2,72	10 515 065	449 012	1 361 964	Summe 1893/94.	
0,73	3,01	4,36	25,57	48,94	18,49	2,64	10 219 217	417 141	1 027 841	Summe 1892/93.	
0,77	3,05	4,48	26,05	48,59	18,40	2,48	10 168 861	395 272	764 438	Summe 1891/92.	
0,81	3,08	4,69	26,53	48,01	17,86	2,91	10 158 008	397 254	673 860	Summe 1890/91.	
0,86	3,18	4,89	26,87	49,11	16,73	2,40	9 709 824	376 802	563 531	Summe 1889/90.	
0,88	3,26	4,60	27,22	49,46	16,36	2,36	9 127 404	346 557	460 420	Summe 1888/89.	
0,90	3,26	4,50	27,29	49,92	15,57	2,72	8 887 903	328 187	431 004	Summe 1887/88.	
—26,66	*—13,19*	*—5,55*	*—11,40*	*—2,49*	*+28,78*	*+4,41*	*+ 46,98*	*+56,51*	*+ 571,53*	*% Differenz von 1896/97 auf 1887/88*	

VII. Recettes de l'exploitation (marchandises).

N°	Désignation des chemins de fer	Recettes du trafic des marchandises — *Einnahmen aus dem Güterverkehr*			Décomposition *Davon*				
					Marchan- *auf die Beför-*				
		total *überhaupt*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*	pour 100 km d'essieu de wagon à march. *auf 100 Güterwagenachs-km*	Grande vitesse et colis express *Eil- und Expressgut*	Petite vitesse *Frachtgut*	Transport de la poste *Postgut*	Transports militaires *Militärtransporten*	Bestiaux et chevaux *Vieh und Pferden*
		Mark	Mark	Mark	Mark	Mark	Mark	Mark	Mark
	Statistique de l'office impérial des chemins de fer	23,3	23,5	23,6	23,7	23,8	23,9	23,10	23,11
	I. Chemins de fer de l'Etat ou exploités pour le compte de l'Etat.								
1	Alsace-Lorraine	51 477 315	29 270	9,60	1 225 987	47 278 391	27 571	148 760	539 398
2	Militaire	108 735	3 700	6,70	751	165 183	—	—	690
3	Etat de Prusse	734 081 545	26 759	9,60	17 296 867	670 285 544	955 022	2 359 827	21 671 592
4	Etat de Bavière	86 314 942	16 451	9,90	2 469 235	79 104 670	—	224 848	2 176 624
5	Etat de Saxe	68 877 703	27 225	11,10	1 827 229	61 814 400	110 785	88 697	1 183 738
6	Etat de Wurtemberg	27 808 129	16 405	11,00	1 046 577	24 303 762	401 639	96 580	827 634
7	Etat de Bade	35 974 294	23 240	9,50	1 679 139	32 387 811	37 238	78 624	723 160
8	Mein-Neckar	4 263 585	43 821	9,20	275 648	3 738 215	11 849	38 489	129 220
9	Louis de Hesse	14 187 575	18 715	11,60	454 830	12 852 416	—	21 806	237 601
10	Haute Hesse	890 542	3 851	12,60	26 977	780 391	2 735	63	44 052
11	Frédéric-François de Mecklembourg	5 481 190	5 386	12,20	193 838	4 745 538	11 006	54 151	280 917
12	Etat d'Oldenbourg	4 367 863	9 463	9,50	167 333	3 691 738	7 798	23 855	270 794
13	Weimar-Berka-Blankenhain	65 606	2 089	21,00	2 417	61 370	70	3	488
	II. Chemins de fer privés, exploités par l'Etat	698 707	8 884	15,50	15 147	630 056	2 056	973	8 120
	III. Chemins de fer privés, exploités par des compagnies privées	36 674 193	12 612	12,60	823 561	33 045 118	12 697	64 411	775 723
	1896/97 Total	1 071 271 424	23 361	9,90	27 505 536	974 834 663	1 610 466	3 201 087	28 869 751
	1895/96 Total	1 011 125 677	22 562	9,70	26 215 458	916 949 398	1 656 966	3 159 784	30 365 188
	Différence 1896/97 sur 1895/96, %	*+ 5,96*	*+ 3,50*	*+ 2,06*	*+ 4,92*	*+ 6,31*	*— 2,81*	*+ 1,31*	*— 4,60*
	1894/95 Total	963 450 733	21 916	9,70	23 558 373	855 450 521	1 557 875	3 423 540	32 097 828
	1893/94 Total	954 053 910	22 017	9,70	22 252 984	844 821 358	1 539 743	3 688 100	27 116 696
	1892/93 Total	913 412 620	21 369	9,70	21 533 784	807 829 789	1 511 909	3 487 928	24 481 894
	1891/92 Total	907 735 267	21 514	9,50	20 652 790	797 874 714	1 530 679	3 490 322	25 327 906
	1890/91 Total	881 998 259	21 239	9,40	20 598 306	777 161 420	1 453 856	3 894 286	25 038 020
	1889/90 Total	873 241 341	21 526	9,50	20 259 183	770 896 093	1 514 056	2 910 930	25 718 348
	1888/89 Total	810 691 903	20 456	9,40	19 208 060	716 410 991	1 318 549	2 739 117	23 867 426
	1887/88 Total	750 733 074	19 509	9,40	18 879 703	662 050 570	1 451 813	1 915 966	23 254 807
	Différence 1896/97 sur 1887/88, %	*+ 42,72*	*+ 19,74*	*+ 5,32*	*+ 45,68*	*+ 47,25*	*+ 10,93*	*+ 67,07*	*+ 24,15*

VII. Betriebseinnahmen (Güterverkehr).

des recettes entfallen — dieses derung von					Recettes diverses — Einnahmen aus sonstigen Quellen			Autres recettes		
					Bonifications pour Vergütung für					
Dépouilles mortelles *Leichen*	Expéditions de service taxées *Frachtpflichtigem Dienstgut*	Moyenne *Durchschn.* par tonne *jeder Tonne*	Moyenne *Durchschn.* pour 100 tonnes à 1 km *je 100 Tonnen km*	Divers *auf sonstige Einnahmen*	jouissance des installations des chemins de fer *Überlassung von Bahnanlagen u. s. w.*	jouissance du matériel roulant *Überlassung von Betriebsmitteln*	Bénéfices provenant de ventes aux enchères et autres *Erträge aus Veräusserungen und anderes*	Autres recettes *Verschiedene sonstige Einnahmen*	*Bezeichnung der Bahnen*	*No*
Mark	Mark	Mark	Mark	Mark	Mark	Mark	Mark	Mark		
23,12	23,13	23,164	23,165	23,16	26,9a + 9b	26,13	26,15	26,17	Statistik des Reichs-Eisenbahn-Amtes	
									I. Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwaltete Privatbahnen.	
19 568	1 209 162	2,69	3,32	1 028 478	1 383 062	17 487	1 322 732	749 931	Reichseisenb. in Elsass-Lothringen	1
—	—	0,67	2,71	2 111	1 800	9 696	27 938	2 127	Militär-Eisenbahn	2
304 922	3 187 851	4,28	3,80	18 069 920	6 996 249	3 685 779	10 036 108	24 195 654	Preussische Staatseisenbahnen . .	3
56 166	278 101	5,78	4,08	2 005 298	2 707 263	30 841	1 740 616	1 564 030	Bayerische Staatseisenbahnen . .	4
24 021	1 156 373	3,07	4,59	2 672 460	986 910	—	1 636 468	2 392 601	Sächsische Staatseisenbahnen . .	5
11 248	827 262	3,85	4,59	293 427	475 806	1 056	1 112 085	757 139	Württemberg. Staatseisenbahnen .	6
26 381	22 837	3,35	4,47	1 019 074	728 967	-	876 627	1 188 728	Badische Staatseisenbahnen . . .	7
7 032	—	2,71	4,42	63 102	232 703	4 428	40 761	90 941	Main-Neckar-Eisenbahn	8
4 935	42 184	2,08	5,13	523 803	18 836	—	206 001	882 682	Hessische Ludwigs-Eisenbahn . .	9
510	4 640	1,62	5,02	21 174	2 939	18 154	30 963	20 149	Oberhessische Eisenbahnen . . .	10
4 798	41 877	2,79	5,19	149 065	116 515	11 041	103 895	177 774	Mecklenb. Friedrich-Franz-Eisenb.	11
2 209	63 831	2,38	3,98	139 805	77 450	—	318 124	214 871	Oldenburgische Staatseisenbahnen .	12
51	—	1,63	10,69	1 207	2	—	74	5 046	Weimar-Berka-Blankenhainer E. .	13
94	888	1,21	6,79	41 423	32 745	—	14 296	25 731	**II. Privatbahnen unter Staatsverwaltung.**	
8 865	73 298	1,95	4,14	1 840 520	1 006 469	1 516 857	685 360	1 570 401	**III. Privatbahnen unter eigener Verwaltung.**	
470 800	6 908 254	3,85	3,91	27 870 867	14 797 716	5 325 339	18 152 047	33 837 805	Summe 1896/97.	
477 792	6 935 233	3,97	3,92	25 365 858	14 077 410	4 904 998	15 011 355	31 164 489	Summe 1895/96.	
— 1,47	*— 0,39*	*— 3,00*	*— 0,25*	*+ 9,87*	*+ 5,12*	*+ 8,57*	*+ 20,68*	*+ 7,54*	*% Differenz v. 1896/97 auf 1895/96.*	
441 114	22 808 458	3,83	3,85	24 113 024	12 612 381	3 911 185	7 300 928	30 758 404	Summe 1894/95.	
473 510	30 156 233	3,83	3,79	24 005 286	12 554 311	2 884 077	23 522 479	29 456 108	Summe 1893/94.	
395 574	30 908 536	3,85	3,83	23 323 386	11 803 976	2 380 748	21 886 721	28 389 840	Summe 1892/93.	
401 640	35 857 074	3,86	3,82	22 600 141	11 159 931	2 534 868	26 452 391	28 002 610	Summe 1891/92.	
407 620	31 069 095	3,97	3,86	22 375 656	10 823 578	2 913 435	22 673 981	17 529 501	Summe 1890/91.	
384 084	28 639 555	4,00	3,88	22 919 092	10 728 845	1 490 282	20 424 889	27 361 045	Summe 1889/90.	
326 457	25 544 648	3,98	3,90	21 276 655	9 902 806	1 771 578	17 615 394	19 070 927	Summe 1888/89.	
342 656	22 664 314	4,11	3,94	20 173 245	9 548 702	2 005 771	16 101 809	19 519 878	Summe 1887/88.	
+ 37,40	*— 69,52*	*- 6,32*	*— 0,76*	*+ 38,16*	*+ 54,97*	*+ 165,50*	*+ 12,73*	*+ 73,35*	*% Differenz v. 1896/97 auf 1887/88.*	

Digitized by Google

VIII. Dépenses de l'exploitation.

N°	Désignation des chemins de fer	Dépenses de l'exploitation *Betriebsausgaben* total *im ganzen*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge* (y compris les frais de parachèvements et loyers d'affrm. ausschl. Kosten für erbeld. Ergänzungen und Pachtzins)	pour 100 km utiles *auf 100 Nutzkm.*	pour 100 km d'essieu de wagon *auf 100 Wagenachskm.*	Décompositions *Davon ent-* Administration générale *Allgemeine Verwaltung* total *im ganzen*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*	Exploitation *Bahnverwaltung* total *im ganzen*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*	Trafic Service actif *Stationsdienst* total *im ganzen*
		Mark	Mark	Mark	Mark	Mark	Mark	Mark	Mark	Mark
	Statistique de l'office impérial des chemins de fer	26,156	26,159	26,160	26,161	26,162	26,163	26,167	26,168	26,172
	I. Chemins de fer de l'Etat ou exploités pour le compte de l'Etat.									
1	Alsace-Lorraine	43 041 340	22 692	219	5,50	4 319 381	2473	11 334 086	6445	5 261 858
2	Militaire	330 026	7 236	146	7,10	22 316	489	170 810	3745	14 517
3	Etat de Prusse	566 680 836	20 400	222	5,40	53 608 571	1948	134 904 934	4901	89 774 891
4	Etat de Bavière	79 007 715	11 835	190	5,80	6 538 760	1244	14 960 023	2847	11 864 849
5	Etat de Saxe	67 297 116	26 017	240	7,00	6 465 090	2555	15 369 206	6075	9 810 858
6	Etat de Wurtemberg	27 731 692	15 933	193	6,70	2 278 578	1344	6 670 809	3936	3 365 504
7	Etat de Bade	35 407 727	22 102	212	6,30	2 956 422	1907	8 192 243	5285	4 499 403
8	Mein-Neckar	5 444 505	51 472	236	6,30	513 256	5143	923 569	9277	428 069
9	Louis de Hesse	13 481 870	17 704	188	6,80	1 639 814	2171	2 600 290	3442	1 815 901
10	Haute Hesse	1 381 226	5 733	152	10,40	110 449	483	487 616	2132	136 015
11	Frédéric-François de Mecklembourg	6 337 268	5 720	128	6,60	617 989	606	1 617 434	1586	837 850
12	Etat d'Oldenbourg	6 164 181	11 532	194	7,40	560 011	1205	1 880 269	4045	804 778
13	Weimar-Berka-Blankenhain	93 287	2 906	68	11,70	15 216	474	14 787	461	4 846
	II. Chemins de fer privés, exploités par l'Etat	1 000 040	12 715	293	12,30	88 854	1130	240 170	3054	134 418
	III. Chemins de fer privés, exploités par des compagnies privées	30 841 239	10 480	197	7,00	4 303 813	1479	7 186 016	2471	4 185 315
	1896/97 Total	884 190 018	18 913	216	5,70	84 067 520	1829	206 552 262	4494	132 939 073
	1895/96 Total	852 111 622	18 636	219	5,80	82 398 149	1834	202 607 987	4510	127 076 243
	Différence 1896/97 sur 1895/96, %	*+ 3,76*	*+ 1,49*	*− 1,37*	*− 1,73*	*+ 2,02*	*− 0,28*	*+ 1,95*	*− 0,36*	*+ 4,61*
	1894/95 Total	860 069 152	19 182	229	6,10	84 441 831	1916	211 214 080	4794	123 933 478
	1893/94 Total	858 865 991	19 370	232	6,10	83 822 084	1930	214 274 582	4933	118 492 428
	1892/93 Total	857 946 859	19 542	236	6,40	81 103 133	1893	216 169 589	5045	116 518 857
	1891/92 Total	872 126 820	20 067	237	6,40	77 916 220	1843	222 223 264	5256	113 694 812
	1890/91 Total	802 345 618	18 818	231	6,10	77 360 202	1858	200 224 648	4809	106 349 274
	1889/90 Total	701 430 396	16 801	219	5,50	71 481 298	1758	173 670 276	4271	93 172 812
	1888/89 Total	633 798 594	15 595	214	5,40	63 208 508	1591	161 258 862	4059	86 447 012
	1887/88 Total	586 364 762	14 893	210	5,40	59 579 271	1546	149 689 488	3883	82 665 338
	Différence 1896/97 sur 1887/88, %	*+ 50,79*	*+ 27,00*	*+ 2,86*	*+ 5,55*	*+ 46,00*	*+ 18,31*	*+ 37,99*	*+ 15,74*	*+ 60,82*

Digitized by Google

VIII. Betriebsausgaben.

des dépenses fallen auf — Transportdienst: Expédition Expeditionsdienst total im ganzen	Mouvement Zugbegleitungsdienst total im ganzen	Traction Zugförderungsdienst total im ganzen	Trafic total Transportdienst im ganzen total im ganzen	Trafic total Transportdienst im ganzen par km exploité auf 1 Km Betriebslänge	En pourcent des recettes d'exploitation In Prozent der Betriebseinnahmen	Frais pour parachèvements, etc. Kosten für erhebliche Ergänzungen etc.	Loyers d'affermage Pachtzins	Bezeichnung der Bahnen	No
Mark	Mark	Mark	Mark	Mark	%	Mark	Mark		
26.173	26.174	26.175	26.176	26.177	26.158	26.142	26.145a	Statistik des Reichs-Eisenbahn-Amtes.	
								I. Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwaltete Privatbahnen.	
2 774 470	3 041 705	13 147 644	24 225 677	13 775	56,83	713 635	2 418 561	Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen	1
4 221	4 335	113 826	136 900	3 002	132,52	—	—	Militär-Eisenbahn	2
40 079 677	38 307 324	204 815 267	372 977 159	13 551	52,53	4 128 985	1 061 187	Preussische Staatseisenbahnen	3
8 089 934	7 513 462	28 981 463	56 449 708	10 744	59,76	423 496	635 728	Bayerische Staatseisenbahnen	4
7 873 061	5 564 063	20 737 997	43 985 979	17 386	61,93	738 785	743 056	Sächsische Staatseisenbahnen	5
1 940 470	2 064 338	10 686 927	18 057 239	10 653	59,69	713 096	16 970	Württembergische Staatseisenbahnen .	6
3 130 907	2 779 365	12 702 963	23 112 638	14 910	60,84	616 311	530 113	Badische Staatseisenbahnen	7
610 078	478 589	2 183 027	3 699 763	37 052	60,75	307 917	—	Main-Neckar-Eisenbahn	8
1 231 479	764 295	5 321 495	9 133 170	12 091	57,69	18 107	90 489	Hessische Ludwigs-Eisenbahn	9
96 652	69 401	410 787	712 855	3 117	79,62	20 306	—	Oberhessische Eisenbahnen	10
282 556	388 319	2 089 118	3 597 813	3 528	56,80	568 002	136 000	Mecklenburg. Friedrich-Franz-Eisenbahn	11
354 435	300 147	1 460 961	2 920 321	6 282	69,05	180 919	622 661	Oldenburgische Staatseisenbahnen . .	12
6 898	2 525	48 965	63 234	1 971	62,19	—	—	Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn	13
159 660	69 760	307 178	671 016	8 532	82,50	—	—	**II. Privatbahnen unter Staatsverwaltung.**	
3 053 807	1 730 369	10 032 008	18 991 494	6 580	55,01	349 716	11 200	**III. Privatbahnen unter eigener Verwaltung.**	
69 688 305	63 067 997	313 089 621	578 734 996	12 591	54,82	8 574 275	6 260 965	Summe 1896/97.	
66 117 150	60 108 477	298 959 377	552 261 247	12 292	55,99	8 733 498	6 110 711	Summe 1895/96.	
+ 5,40	*+ 4,92*	*+ 4,71*	*+ 4,79*	*+ 2,43*	*- 2,9*	*- 1,82*	*+ 2,46*	*% Differenz von 1896/97 auf 1895/96.*	
64 679 964	60 132 909	300 831 259	549 577 610	12 472	60,03	8 505 548	6 300 583	Summe 1894/95.	
62 289 738	58 247 083	304 177 906	543 207 155	12 507	59,88	11 488 264	6 073 906	Summe 1893/94.	
60 915 937	58 210 400	304 441 974	540 087 168	12 601	62,25	14 682 063	5 925 906	Summe 1892/93.	
59 187 793	58 498 160	317 312 656	548 693 421	12 978	63,28	17 382 215	5 856 496	Summe 1891/92.	
55 754 448	54 553 763	290 150 193	505 807 678	12 150	60,22	13 159 635	5 793 455	Summe 1890/91.	
51 411 219	48 282 517	245 098 878	437 965 126	10 772	54,02	12 237 626	6 075 770	Summe 1889/90.	
48 475 320	44 905 230	215 247 791	395 075 353	9 945	53,11	7 970 250	5 285 621	Summe 1888/89.	
46 701 114	42 591 586	192 880 030	364 838 068	9 434	52,69	6 145 925	6 112 010	Summe 1887/88.	
+ 49,22	*+ 48,08*	*+ 62,29*	*+ 58,63*	*+ 33,04*	*+ 4,04*	*+ 39,51*	*+ 2,44*	*% Differenz von 1896/97 auf 1887/88.*	

Digitized by Google

IX. Produit net de l'exploitation. — *IX. Betriebsüberschuss.*

N°	Désignation des chemins de fer	Produit net — *Betriebsüberschuss* total *überhaupt*	en pour cent *in Prozenten* des recettes brutes *der Brutto-Einnahmen*	de la dépense d'établissement *des verwendeten Anlage-Kapitals*	par km de longueur moyenne construite *auf 1 km durchschnittlicher Eigentumslänge*	A défalquer du produit net: divers *Vom Überschuss gehen ab: Verschiedenes*	A ajouter au produit net: divers *Zum Überschuss treten hinzu: Verschiedenes*	Total du produit net disponible *Somit verfügbarer Jahres-Ertrag*	*Bezeichnung der Eisenbahnen*	N°
		Mark	%	%	Mark	Mark	Mark	Mark		
	Statistique de l'office impérial des chemins de fer . . .	27,5	27,1	27,6	27,7	27,20 - 21	27,22 - 26	27,27	Statistik des Reichs-Eisenbahn-Amtes.	
	I. Chemins de fer de l'Etat ou exploités pour le compte de l'Etat.								**I. Staatsbahnen und auf Rechnung d. Staates verwaltete Privatbahnen.**	
1	Alsace-Lorraine . .	27 195 442	38,72	1,97	17 335	—	—	27 195 442	Reichseisenbahnen .	1
2	Militaire	— 80 986	—		—		80 986	—	Militär-Eisenbahn .	2
3	Etat de Prusse . .	502 968 896	47,02	7,16	18 241	—	—	502 968 896	Preussische St.-B. .	3
4	Etat de Bavière . .	52 590 576	39,96	4,17	9 890	—	—	52 590 576	Bayerische St.-B. .	4
5	Etat de Saxe . .	39 131 818	36,77	5,22	15 659		379 315	39 511 133	Sächsische St.-B. .	5
6	Etat de Wurtemberg	17 560 285	38,77	3,30	10 360	—	—	17 560 285	Württemb. St.-B. .	6
7	Etat de Bade . .	20 960 888	37,19	4,38	14 250	—	—	20 960 888	Badische St.-B. . .	7
8	Mein-Neckar . . .	2 975 294	35,34	11,04	25 053	—	—	2 975 294	Main-Neckar-Bahn .	8
9	Louis de Hesse . .	9 698 868	41,84	4,48	13 997	—	327 239	10 026 107	Hessische Ludwigsb.	9
10	Haute Hesse . . .	315 179	19,14	0,76	1 378	—		315 179	Oberhess. Eisenb. .	10
11	Fréd.-Franç Meckl.	3 933 240	38,30	5,06	4 150	—	—	3 933 240	Meckl. Friedr.-Franz-E.	11
12	Etat d'Oldenbourg .	1 598 995	20,60	3,83	4 232	250	—	1 598 745	Oldenburg. St.B. .	12
13	Weimar-Berka-Bl. .	56 684	37,81	2,65	1 767	7 263	15 505	64 926	Weimar-Berka-Bl. .	13
	II. Chemins de fer privés exploités par l'Etat .	212 139	17,50	1,51	2 697	5 538	29 094	235 695	**II. Privatbahnen unter Staatsverwaltung.**	
	III. Chemins de fer privés exploités par des compagnies privées . .	24 690 048	44,46	5,66	8 451	626 114	882 268	24 945 902	**III. Privatbahnen unter eigener Verwaltung.**	
	1896/97 Total .	703 897 366	44,32	6,15	15 487	639 465	1 714 407	701 882 308	Summe 1896/97.	
	1895/96 Total .	645 576 433	43,10	5,74	14 529	1 255 565	5 334 261	649 655 129	Summe 1895/96.	
	Différence 1896/97 sur 1895/96, % .	+ *9,02*	+ *2,83*	+ *7,14*	+ *6,59*	— *49,00*	*67,67*	+ *8,50*	*% Diff. v. 1896/97 auf 1895/96.*	
	1894/95 Total .	550 192 900	39,01	4,98	12 637	589 637	5 236 220	554 839 183	Summe 1894/95.	
	1893/94 Total .	548 308 327	38,97	5,03	12 779	727 698	2 946 718	550 527 347	Summe 1893/94.	
	1892/93 Total .	489 363 451	36,32	4,56	11 607	637 385	3 009 249	491 735 315	Summe 1892/93.	
	1891/92 Total .	471 403 849	35,09	4,49	11 330	550 554	1 564 004	475 417 299	Summe 1891/92.	
	1890/91 Total .	500 668 687	38,12	4,86	12 227	679 256	3 895 067	503 884 498	Summe 1890/91.	
	1889/90 Total .	565 681 134	44,64	5,60	14 138	2 348 166	2 877 472	566 210 440	Summe 1889/90.	
	1888/89 Total .	535 157 695	45,78	5,40	13 716	2 003 961	2 756 671	535 910 405	Summe 1888/89.	
	1887/88 Total .	505 441 394	46,29	5,17	13 376	2 096 649	2 566 533	505 911 278	Summe 1887/88.	
	Différence 1896/97 sur 1887/88, % .	+ *39,25*	- *4,26*	+ *18,96*	+ *15,78*	*69,50*	— *33,20*	+ *39,36*	*% Diff. v. 1896/97 auf 1887/88.*	

X. Capital d'établissement. — *X. Anlagekapital.*

N°	Désignation des chemins de fer	Montant actuel des dépenses d'établissement — *Betrag des gegenwärtig verwendeten Anlagekapitals*			*Bezeichnung der Bahnen*	N°
		total *im ganzen*	en moyenne pendant l'année *im Jahresdurchschnitt*	par km de longueur de ligne *auf 1 km Bahnlänge*		
		Mark	Mark	Mark		
	Statistique de l'office impérial . .	24,65	24,66	24,67	Statistik d. Reichs-Eisenbahn-Amtes.	
	I. Chemins de fer de l'Etat ou exploités pour le compte de l'Etat.				**I. Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwaltete Privatbahnen.**	
1	Alsace-Lorraine	550 029 099	546 712 833	350 536	Reichseisenb. in Elsass-Lothringen	1
2	Militaire	3 696 328	3 696 328	81 042	Militär-Eisenbahn	2
3	Etat de Prusse	7 115 818 179	7 067 589 300	256 971	Preussische Staatseisenbahnen . .	3
4	Etat de Bavière	1 277 174 205	1 263 484 292	237 733	Bayerische Staatseisenbahnen . .	4
5	Etat de Saxe	758 144 766	749 694 334	302 345	Sächsische Staatseisenbahnen . .	5
6	Etat de Wurtemberg	540 534 405	532 257 154	317 819	Württembergische Staatseisenb. .	6
7	Etat de Bade	488 634 198	484 622 032	328 393	Badische Staatseisenbahnen . .	7
8	Mein-Neckar	26 972 425	26 939 400	254 829	Main-Neckar-Eisenbahn	8
9	Louis de Hesse	218 215 591	216 609 367	314 913	Hessische Ludwigseisenbahn . .	9
10	Haute Hesse	41 890 832	41 553 422	221 526	Oberhessische Eisenbahnen . . .	10
11	Frédéric-François de Mecklemb.	81 749 494	80 594 786	82 966	Meckl. Friederich Franz-Eisenb. .	11
12	Etat d'Oldenbourg	42 398 039	41 765 602	85 151	Oldenburgische Staatseisenb. . .	12
13	Weimar-Berka-Blankenhain . .	2 140 062	2 140 062	66 710	Weimar-Berka-Bl. Eisenbahn . .	13
	II. Chemins de fer privés, exploités par l'Etat	14 013 322	14 013 322	178 173	**II. Privatbahnen unter Staatsverwaltung.**	
	III. Chemins de fer privés, exploités par des compagnies privées. .	442 320 972	435 969 753	148 441	**III. Privatbahnen unter eigener Verwaltung.**	
	1896/97 Total	11 608 731 977	11 507 641 987	251 973	Summe 1896/97.	
	1895/96 Total	11 406 512 119	11 307 899 517	252 153	Summe 1895/96.	
	Différence 1896/97 sur 1895/96, %	+ *1,73*	+ *1,77*	*0,07*	*% Diff. von 1896/97 auf 1895/96.*	
	1894/95 Total	11 180 863 037	11 102 546 001	253 256	Summe 1894/95.	
	1893/94 Total	11 029 435 681	10 944 591 039	253 405	Summe 1893/94.	
	1892/93 Total	10 850 850 726	10 757 446 837	253 195	Summe 1892/93.	
	1891/92 Total	10 664 970 222	10 558 172 227	252 707	Summe 1891/92.	
	1890/91 Total	10 456 155 688	10 359 350 094	250 390	Summe 1890/91.	
	1889/90 Total	10 259 014 928	10 166 887 704	252 258	Summe 1889/90.	
	1888/89 Total	10 075 415 088	9 990 160 929	251 906	Summe 1888/89.	
	1887/88 Total	9 902 146 949	9 838 836 981	255 071	Summe 1887/88.	
	Différence 1896/97 sur 1887/88, %	+ *17,19*	+ *17,01*	— *1,21*	*% Diff. von 1896/97 auf 1887/88.*	

Digitized by Google

XI. Chemins de fer à voie étroite. — *XI. Schmalspurbahnen.*

Longueur des lignes à la fin de l'année *Eigentumslänge am Ende des Jahres*		Longueur exploitée *Betriebslänge*		Montant total des dépenses d'établissement *Verwendetes Anlagekapital*		Fonds de réserve et de renouvellement *Reserve- und Erneuerungsfonds*	Exploitation — *Eigene Betriebsmittel*				
							Locomotives — *Lokomotiven*			Voitures à voyageurs *Personenwagen*	
longueur totale *im ganzen*		à la fin de l'année *am Ende des Jahres*	en moyenne, pend. l'année *im Jahresdurchschnitt*	total *im ganzen*	par km *pro km*	Montant à la fin de l'année *Bestand am Ende des Jahres*	Total *Bestand im ganzen*	par km *Bestand pro km*	Parcours moyen par locomotive *Durchschnittliche Leistungen pro Stück*	Total *Bestand im ganzen*	par km *Bestand pro km*
km		km	km	1000 Mark	Mark	Mark	nombre - *Zahl*		km	nombre - *Zahl*	
33.8		34.3	34.6	34.29	34.39	34.55	34.9	34.9 : 6	34.14 : 9	34.10	34.10 : 7
1896/97	1318,48	1318,48	1302,71	76 461	57 992	1 401 794	284	0,22	19 335	747	0,64
1895/96	1297,40	1297,40	1284,93	75 226	57 982	1 226 385	270	0,21	19 734	710	0,61
1894/95	1353,18	1353,18	1344,27	79 257	58 571	1 219 348	290	0,22	19 326	778	0,64
1893/94	1340,34	1340,34	1257,93	76 286	56 916	1 030 651	276	0,22	18 955	756	0,66
1892/93	1268,72	1268,72	1202,25	66 386	54 713	849 452	264	0,22	18 908	712	0,66
1891/92	1155,22	1155,13	1089,11	61 276	54 175	691 062	242	0,22	18 561	674	0,71
1890/91	1051,00	1051,00	962,71	54 203	52 124	508 227	214	0,23	17 090	514	0,64
1889/90	872,72	872,72	819,44	45 427	52 066	447 052	177	0,21	17 823	390	0,54
1888/89	818,64	818,64	721,10	40 831	49 889	348 851	165	0,23	15 877	363	0,61
1887/88	703,71	703,15	621,08	36 106	53 728	235,689	135	0,22	15 712	299	0,61

Exploitation *Eigene Betriebsmittel*			Travail du matériel roulant *Auf der betriebenen Strecke wurden*							Produit du mouvement des *Erträgnis aus*	
			effectués			transportés					
Fourgons et wagons à marchandises *Gepäck- und Güterwagen*			Kilomètres d'essieu de wagon *Wagenachskilometer*			Voyageurs *Personen*		Marchandises *Güter*		voyageurs et bagages *dem Personen- und Gepäckverkehr*	marchandises *dem Güterverkehr*
Total *Bestand im ganzen*		par km *pro km*	Kilomètres utiles *Netz-Kilometer im ganzen*	par km exploité *auf jeden km Betriebslänge*	dont km à essieu de wagon à march. *davon Güterwagenachsen*	transportés par km exploité *per Betriebskilometer*	Parcours moyen d'un voyageur *Jede Person durchschnittlich*	par km exploité *per Betriebskilometer*	Parcours moyen d'une tonne *Jede Tonne durchschnittlich*	par km exploité *per Betriebskilometer*	par km exploité *per Betriebskilometer*
nombre - *Zahl*			1000 km	km	km	nombre - *Zahl*	km	1000 - *Tonne*	km	Mark	Mark
34.11 : 12		34.11 : 7	34.4	34.5 : 6	34.17 : 8	34.15 : 7	34.16 : 10	34.22	34.24 : 22	34.30	34.34
1896/97	6 325	4,88	5491	48 402	40 956	11 302	7,69	3968	11,67	2755	2915
1895/96	6095	4,73	5328	45 108	38 794	10 627	7,58	3636	11,58	2652	2681
1894/95	5804	4,32	5605	40 486	32 304	12 355	7,53	3200	11,87	2810	2370
1893/94	5460	4,34	5250	39 265	31 296	12 718	7,27	3209	11,85	2884	2396
1892/93	5055	4,20	5012	37 828	30 100	11 877	7,30	3135	11,50	2751	2271
1891/92	4858	4,50	4514	39 081	32 179	11 269	7,70	3530	11,33	2802	2422
1890/91	4503	4,83	3657	36 263	33 797	10 063	7,62	3728	11,40	2557	2472
1889/90	4151	4,89	3155	35 389	35 059	9 037	7,65	3665	11,81	2408	2510
1888/89	3484	5,66	2620	37 719	37 251	8 878	8,04	3998	21,26	2303	2438
1887/88	3707	5,81	2121	38 576	39 488	8 007	7,98	4282	30,84	2322	2459

Etat comparatif par 1000 km d'essieu de wagon *Vergleichung pro 1000 Wagenachskilometer*			Recettes de l'exploitation *Betriebs-Einnahmen*		Dépenses de l'exploitation *Betriebs-Ausgaben*		Excédent des recettes brutes sur les dépenses brutes *Überschuss der Brutto-Betriebseinnahmen ub. die Brutto-Betriebsausgaben*		Etat du personnel de l'exploitation *Personal im Betriebsdienst*		Accidents *Unfälle*	
des recettes *der Einnahmen*		des dépenses *der Ausgaben*	Recettes brutes totales *im ganzen*	Recettes nettes par km exploité *Netto pro Betriebskilometer*	Dépenses brutes totales *im ganzen*	Dépenses nettes par km exploité *Netto pro Betriebskilometer*	total *im ganzen*	en % de la dépense d'établiss. *in % des verwendet. Anlagekapitals*	total *Gesamtzahl*	Traitements et autr. dép. *Besoldungen u. and. pers. Ausgaben*	tués *Tödtungen*	blessés *Verletzungen*
Mark		Mark	Mark	Mark	Mark	Mark	Mark			Mark		
34.40		34.48	34.37	34.38	34.44	34.46	34.49	34.52	34.60	34.61	34.76	34.77
1896/97	80	54	7 244 766	5561	4 862 477	3733	2 382 289	3,12	2581	2 770 099	12	38
1895/96	80	55	6 686 582	5204	4 610 137	3588	2 076 445	2,76	2346	2 431 102	9	43
1894/95	82	58	6 688 540	4976	4 706 080	3501	1 982 460	2,50	2561	2 611 044	7	32
1893/94	85	60	6 349 331	5047	4 442 972	3532	1 906 359	2,50	2454	2 375 244	10	48
1892/93	83	62	5 752 364	4785	4 299 172	3576	1 453 192	2,19	2249	2 300 564	7	36
1891/92	84	62	5 332 698	4938	3 926 733	3636	1 405 875	2,29	2048	2 032 038	10	26
1890/91	84	57	4 402 129	4721	2 993 731	3210	1 408 398	2,60	1671	1 621 368	4	33
1889/90	85	53	3 975 703	4682	2 486 227	2928	1 189 476	3,28	1463	1 368 231	4	23
1888/89	78	48	3 231 866	4481	2 014 465	2793	1 217 401	2,98	1230	1 092 090	8	24
1887/88	72	41	2 635 777	4323	1 607 925	2637	1 027 852	2,85	1020	883 996	6	10

Digitized by Google

Februar 1899.

Zeitschrift

für den

Internationalen Eisenbahntransport

herausgegeben

von dem Central-Amt in Bern.

N° 2.

VII. Jahrgang.

ABONNEMENTS

UN AN (12 fascicules):

Suisse . . . . . frs. 8.50
Pour tous les autres pays de l'Europe . . . . . » 10.—

SIX MOIS (6 fascicules):

Suisse . . . . . frs. 4.25
Pour tous les autres pays de l'Europe . . . . . » 5.—

Les abonnements sont reçus à l'*administration du bulletin* de l'office central des transports internationaux par chemins de fer, ainsi que dans les *bureaux de poste* et les *librairies* de tous les pays (à *Paris*: librairies *Chaix* et *Le Soudier*). — On est prié d'adresser les paiements à l'administration: *Imprimerie Stampfli & Cie.* à *Berne*.

Sommaire. Convention internationale: Modifications à la liste des chemins de fer, p. 67. Tableau des modifications à la liste des chemins de fer en 1898, p. 70. Arrangement additionnel à la C. I., p. 73. — **Lois et mesures administratives:** Liste des délais supplémentaires, p. 74, 80. Règlement de transport pour les chemins de fer d'Allemagne, modifications à l'annexe B, p. 81. Règlement de transport des entreprises de chemins de fer et bateaux à vapeur suisses, annexe V, p. 82; Transport d'animaux par chemins de fer, p. 83. Convention concernant le trafic direct sur les chemins de fer russes, p. 88. — **Jurisprudence dans les différents Etats**, p. 93. — **Nouvelles diverses**, p. 101. — **Bibliographie**, p. 103. — **Nouveaux tarifs et suppléments de tarifs**, p. 106. — **Statistique**, p. 114.

Abonnemente.

Für ein Jahr (12 Hefte):

Für die Schweiz . . . . . Fr. 8.50
Für alle übrigen europäischen Länder . . . . . » 10.—

Für ein halbes Jahr (6 Hefte):

Für die Schweiz . . . . . Fr. 4.25
Für alle übrigen europäischen Länder . . . . . » 5.—

Abonnemente nehmen entgegen: die *Expedition der Zeitschrift* für den internationalen Eisenbahntransport, sowie die *Postämter* und *Buchhandlungen* aller Länder (in *Paris* die Buchhandlungen *Chaix* und *Le Soudier*). — Zahlungen für Abonnemente bittet man per Postmandat an die Expedition: *Buchdruckerei Stämpfli & Cie.* in *Bern*, zu senden.

Inhaltsverzeichnis. Internationales Uebereinkommen: Änderungen in der Liste der Eisenbahnen, S. 67; Verzeichnis der in der Liste der Eisenbahnen im Jahre 1898 eingetretenen Änderungen, S. 70; Zusatzvereinbarung zum I. U., S. 73. — **Gesetze und Vollzugs-Verordnungen:** Verzeichnis der Zuschlagsfristen, S. 74, 80; Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands, Änderungen der Anlage B, S. 81; Transportreglement der schweiz. Eisenbahn- und Dampfschiff-Unternehmungen, Anlage V, S. 82; Tiertransporte auf den Eisenbahnen, S. 83. Übereinkommen betr. den direkten Verkehr zwischen den russischen Eisenbahnen, S. 88. — **Rechtsprechung in den verschiedenen Staaten**, S. 93. — **Verschiedene Mitteilungen**, S. 101. — **Bücherschau**, S. 103. — **Neue Tarife und Tarifnachträge**, S. 106. — **Statistische Nachrichten**, S. 114

Convention internationale.

Modifications à la liste des chemins de fer.

Autriche. Par note du 12 janvier 1899, le ministère i. r. des chemins de fer, à Vienne, a informé l'office central que les chemins de fer suivants *sont soumis à la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer:*

1° le tronçon *Lobositz—Leitmeritz*, ouvert le 18 octobre 1898, et le tronçon *Leitmeritz—Auscha—Bœhm. Leipa*, ainsi que la ligne de raccordement *Czalositz—Czernosek*, ouvert le 29 décembre 1898, du chemin de fer d'intérêt local Teplitz (Settenz) —Reichenberg;

2° le chemin de fer d'intérêt local *Wodňan—Moldauthein*, ouvert le 23 octobre 1898;

3° le tronçon *Luditz—Petschau*, ouvert le 10 novembre 1898, du chemin de fer d'intérêt local Rakonitz—Pladen —Petschau;

4° les lignes suivantes des chemins de fer d'intérêt local de l'Est galicien:

Internationales Uebereinkommen.

Änderungen in der Liste der Eisenbahnen.

Oesterreich. Vom k. k. Eisenbahnministerium in Wien ist mit Note vom 12. Januar 1899 dem Central-Amte mitgeteilt worden, dass die nachbenannten Eisenbahnstrecken *dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr unterstellt werden:*

1. die am 18. Oktober 1898 eröffnete Teilstrecke *Lobositz — Leitmeritz*, sowie die am 29. Dezember 1898 eröffnete Teilstrecke *Leitmeritz — Auscha — Böhm. Leipa* und Verbindungsbahn *Czalositz — Czernosek* der Lokalbahn Teplitz (Settenz) — Reichenberg;
2. die am 23. Oktober 1898 eröffnete Lokalbahn *Wodňan — Moldauthein*;
3. die am 10. November 1898 eröffnete Teilstrecke *Luditz — Petschau* der Lokalbahn Rakonitz — Pladen — Petschau;
4. die nachstehenden Linien der ostgalizisichen Lokalbahnen:

Digitized by Google

a) Biała czortkowska—Zaleszczyki,

b) Wygnanka—Teresin—Skała, ouvertes toutes deux le 15 novembre 1898,

c) Teresin—Iwanie puste, comprenant les tronçons *Teresin—Borszczow,* ouvert le 15 novembre 1898, et le tronçon *Borszczow—Iwanie puste,* ouvert le 1er décembre 1898;

5° le tronçon *Neudek—Platten,* ouvert le 28 novembre 1898, du chemin de fer d'intérêt local Karlsbad—Johanngeorgenstadt;

6° le chemin de fer d'intérêt local à voie étroite *Röwersdorf—Hotzenplotz,* ouvert le 14 décembre 1898;

7° le chemin de fer *Marienbad—Karlsbad,* ouvert le 17 décembre 1898;

8° le chemin de fer d'intérêt local *Sedlitz—Tschischkowitz,* ouvert le 19 décembre 1898;

9° le chemin de fer d'intérêt local *Deutschbrod—Saar,* ouvert le 22 décembre 1898;

10° le chemin de fer d'intérêt local à voie étroite *Bärn-Andersdorf—Hof,* ouvert le 31 décembre 1898.

Le chemin de fer d'intérêt local cité au n° 1 est exploité par le *chemin de fer d'Aussig—Teplitz,* tandis que les autres lignes sont exploitées par les *chemins de fer i. r. de l'Etat autrichien.* Le réseau entier de ces deux administrations étant régi par la convention internationale, sauf les exceptions formellement indiquées, la notification qui précède ne nécessite pas une modification de la liste des lignes de chemins de fer. Pour le même motif, l'entrée des nouvelles lignes de chemins de fer dans le service des transports internationaux doit être datée du jour de leur ouverture au trafic.

Aux termes de la communication précitée, ont été également ouverts:

le prolongement du *Schlossgarten à la gare de Teplitz,* ouvert le 21 octobre 1898, du petit chemin de fer électrique Teplitz—Eichwald, exploité comme entreprise autonome;

le tronçon *Lunz—Kienberg-Gaming,* ouvert le 12 décembre 1898, du chemin de fer de la vallée de l'Ybbs, exploité par l'Etat, et

le *chemin de fer d'Ueberetsch (chemin de fer d'intérêt local Bozen—Kaltern),* ouvert le 16 décembre 1898 et exploité par la société des chemins de fer du Sud.

Toutefois, ces lignes ne sont pas régies par la convention internationale.

a) Biała czortkowska — Zaleszczyki,

b) Wygnanka — Teresin — Skała, beide eröffnet am 15. November 1898,

c) Teresin—Iwaniepuste, und zwar die Teilstrecken *Teresin — Borszczow,* eröffnet am 15. November 1898, und *Borszczow — Iwanie puste,* eröffnet am 1. Dezember 1898;

5. die am 28. November 1898 eröffnete Teilstrecke *Neudek — Platten* der Lokalbahn Karlsbad — Johanngeorgenstadt:

6. die am 14. Dezember 1898 eröffnete schmalspurige Lokalbahn *Röwersdorf — Hotzenplotz;*

7. die am 17. Dezember 1898 eröffnete Eisenbahn *Marienbad — Karlsbad;*

8. die am 19. Dezember 1898 eröffnete Lokalbahn *Sedlitz — Tschischkowitz;*

9. die am 22. Dezember 1898 eröffnete Lokalbahn *Deutschbrod — Saar;*

10. die am 31. Dezember 1898 eröffnete schmalspurige Lokalbahn *Bärn-Andersdorf—Hof.*

Die unter 1 angeführte Lokalbahn steht im Betriebe der *Aussig — Teplitzer Eisenbahn,* die übrigen Eisenbahnstrecken dagegen stehen im Betriebe der *k. k. österr. Staatsbahnen.* Eine Änderung der Eisenbahnliste ist nicht erforderlich, da das gesamte Netz der betriebsführenden Verwaltungen, soweit nicht einzelne Teile ausdrücklich ausgeschlossen sind, dem Internationalen Uebereinkommen unterstellt ist. Aus demselben Grunde muss das Datum des wirklichen Eintrittes der neuen Linien in den internationalen Transportdienst auf den Tag ihrer Eröffnung verlegt werden.

Laut derselben Mitteilung gelangten ausserdem zur Eröffnung:

Am 21. Oktober 1898 die Fortsetzungslinie *vom Schlossgarten bis Bahnhof Teplitz* der im Eigenbetriebe stehenden elektrischen Kleinbahn Teplitz — Eichwald;

am 12. Dezember 1898 die Teilstrecke *Lunz — Kienberg-Gaming* der im Staatsbetriebe stehenden Ybbsthalbahn, und

am 16. Dezember 1898 die im Betriebe der Südbahngesellschaft stehende *Überetscherbahn (Lokalbahn Bozen — Kaltern),*

welche dem Internationalen Uebereinkommen jedoch nicht unterstellt werden.

Le chemin de fer de la vallée de l'Ybbs, dont l'exploitation est dirigée par les chemins de fer i. r. de l'Etat autrichien, figure déjà dans la liste des lignes des chemins de fer sous **Autriche et Hongrie**, I. A. 1 *i*, comme étant exclu; par contre, il y a lieu d'ajouter au n° I. A. 19 *p* le chemin de fer d'Ueberetsch (chemin de fer d'intérêt local Bozen—Kaltern) qu'exploite la société des chemins de fer du Sud; dans le même n° 19 (société des chemins de fer du Sud) doivent être rayés les mots « à voie étroite » figurant après les mots « excepté les lignes d'intérêt local ».

Le ministère i. r. des chemins de fer a fait savoir, en outre, que la propriété du chemin de fer d'intérêt local Bœhm. Leipa—Niemes a été transférée des chemins de fer i. r. de l'Etat autrichien au chemin de fer d'Aussig—Teplitz et que le chemin de fer Vienne—Aspang a repris l'exploitation du chemin de fer du Schneeberg, qui s'exploitait jusqu'à présent lui-même.

Le transfert de propriété relatif au chemin de fer d'intérêt local Bœhm. Leipa—Niemes ne nécessite pas de changement à la liste, mais par suite du passage de l'exploitation du chemin de fer du Schneeberg au chemin de fer Vienne—Aspang il faut rayer le n° 18 « chemin de fer du Schneeberg (tronçon de plaine à simple adhérence) » et ajouter au n° 22 « chemin de fer Vienne—Aspang » ce qui suit: « est excepté *q* le tronçon à crémaillère Puchberg—Hochschneeberg du chemin de fer du Schneeberg ».

Conformément à ces communications, les modifications suivantes doivent être apportées à la liste des lignes de chemins de fer auxquelles s'applique la convention internationale du 14 octobre 1890 (V° édition du 1er janvier 1898):

Autriche et Hongrie.

I. Royaumes et pays représentés au Reichsrat.

I. A la rubrique A. 19 (société des chemins de fer du Sud), **rayer** les mots « *à voie étroite* » et **ajouter** aux lignes exclues du régime de la convention internationale, après « *o)* Kapfenberg—Seebach—Au »:

p) chemin de fer d'Ueberetsch (chemin de fer d'intérêt local Bozen—Kaltern).

Die im Betriebe der k. k. österr. Staatsbahnen stehende Ybbsthalbahn ist in der Eisenbahnliste unter **Oesterreich und Ungarn** sub I. A. 1 *i* bereits ausgeschlossen, dagegen ist daselbst nun auch die im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft stehende Überetscherbahn (Lokalbahn Bozen — Kaltern) sub I. A. 19 *p* anzuführen; in derselben Nr. 19 (Südbahngesellschaft ist nach den Worten « mit Ausschluss der » das Wort « schmalspurigen » zu streichen.

Endlich hat das k. k. Eisenbahnministerium mitgeteilt, dass die Lokalbahn Böhmisch-Leipa — Niemes am 29. Dezember 1898 aus dem Besitze der k. k. österreichischen Staatsbahnen in jenen der Aussig — Teplitzer Eisenbahngesellschaft übergegangen ist, sowie dass am 1. Januar 1899 die Eisenbahn Wien — Aspang die Betriebsführung der bisher im Eigenbetriebe gestandenen Schneebergbahn übernommen hat.

Die Besitzveränderung bezüglich der Lokalbahn Böhmisch-Leipa — Niemes erfordert keine Abänderung der Eisenbahnliste, dagegen ist infolge der Betriebsübernahme der Schneebergbahn durch die Eisenbahn Wien — Aspang die Nr. 18 « Schneebergbahn (Thalstrecke mit Adhäsionsbetrieb) » zu streichen und der Nr. 22 « Eisenbahn Wien — Aspang » beizufügen: « mit Ausschluss *q* der Zahnradstrecke Puchberg — Hochschneeberg der Schneebergbahn ».

Auf Grund dieser Mitteilungen ist die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 Anwendung findet (V. Ausgabe vom 1. Januar 1898), wie folgt abgeändert worden:

Oesterreich und Ungarn.

I. Im Reichsrate vertretene Königreiche und Länder.

I. Bei A. 19 (Südbahn-Gesellschaft) wurde das Wort « *schmalspurigen* » **gestrichen**, ferner ist ebendaselbst unter die Eisenbahnstrecken, welche vom Internationalen Uebereinkommen *ausgeschlossen* sind, nach « *o)* Kapfenberg—Seebach—Au » **nachgetragen**:

p) Überetscherbahn (Lokalbahn Bozen — Kaltern).

II. Le n° 18 *(chemin de fer du Schneeberg [tronçon de plaine à simple adhérence])* est **rayé** et le n° 22 (chemin de fer Vienne—Aspang) est **complété** comme suit:

est excepté:

q) le tronçon à crémaillère Puchberg—Hochschneeberg du chemin de fer du Schneeberg.

(Circulaire n° 163 du 8 février 1899.)

Pays-Bas. Par note du 19 janvier 1899, le ministère du waterstaat, du commerce et de l'industrie, à la Haye, a informé l'office central que la *compagnie du chemin de fer hollandais* a mis, le 1er octobre 1898, en exploitation le *chemin de fer d'Alkmaar à Hoorn.* Il n'est pas nécessaire d'inscrire la nouvelle ligne dans la liste des lignes de chemins de fer auxquelles s'applique la convention internationale du 14 octobre 1890 sur le transport de marchandises par chemins de fer, la compagnie précitée figurant déjà sur ladite liste (Ve édition du 1er janvier 1898, Pays-Bas A. 2) et les lignes exploitées par elle n'étant pas nominativement désignées.

Pour le même motif, l'entrée effective de la nouvelle ligne dans le service des transports internationaux doit être comptée du jour de son ouverture au trafic. (Circulaire n° 162 du 26 janvier 1899.)

II. Die Nr. 18 *(Schneebergbahn [Thalstrecke mit Adhäsionsbetrieb])* ist **gestrichen**, und Nr. 22 *(Eisenbahn Wien — Aspang)* durch folgenden Zusatz **ergänzt**:

mit Ausschluss:

q) der Zahnradstrecke Puchberg—Hochschneeberg der Schneebergbahn.

(Cirkular Nr. 163 vom 8. Februar 1899).

Niederlande. Mit Note vom 19. Januar 1899 hat das Ministerium für Wasserbauten, Handel und Industrie im Haag dem Central-Amte zur Kenntnis gebracht, dass am 1. Oktober 1898 die *Bahnlinie Alkmaar-Hoorn* durch die *Holländische Eisenbahn-Gesellschaft* eröffnet worden ist. Es sei nicht nötig, die neue Strecke in die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 Anwendung findet, einzutragen, weil die Betriebs-Gesellschaft in dieser Liste (5. Ausgabe vom 1. Januar 1898, Niederlande A. 2) bereits aufgeführt ist und die von ihr betriebenen Linien nicht namentlich angegeben sind.

Aus dem gleichen Grunde ist der Eintritt der neuen Strecke in den internationalen Transportdienst vom Tage ihrer Betriebseröffnung an zu rechnen. (Cirkular Nr. 162 vom 26. Januar 1899.)

Tableau des modifications

apportées à la liste des lignes de chemins de fer auxquelles s'applique la convention internationale du 14 octobre 1890 sur le transport de marchandises par chemins de fer (Ve édition du 1er janvier 1898), pendant l'année 1898.

Allemagne.

A. Lignes exploitées par des administrations allemandes.

II. Chemins de fer privés, exploités par des compagnies privées.

Ont été **inscrits nouvellement**:

10*a*. Chemin de fer de la vallée de l'Alb.
10*a*[1]. Chemin de fer secondaire Achern—Ottenhœfen.
47*a*. Chemin de fer de la vallée de Kaysersberg, y compris le chemin de fer Colmar—Winzenheim.
53*a*. Chemin de fer sur route de Lahr.
55*a*. Chemin de fer Liegnitz—Rawitsch.
68*a*. Chemin de fer de la Basse-Lusace.

Verzeichnis

der in der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 Anwendung findet (V. Ausgabe vom 1. Januar 1898), im Jahre 1898 eingetretenen Änderungen.

Deutschland.

A. Von deutschen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

II. Privat-Eisenbahnen unter eigener Verwaltung.

Neu aufgenommen wurden:

10*a*. Albthalbahn.
10*a*[1]. Achern—Ottenhöfener Nebenbahn.
47*a*. Kaysersberger Thalbahn, einschliesslich der Bahn Colmar—Winzenheim.
53*a*. Lahrer Strassenbahn.
55*a*. Liegnitz—Rawitscher Eisenbahn.
68*a*. Niederlausitzer Eisenbahn.

68 *b*. Chemin de fer Nordhausen — Wernigerode.

89 *a*. Chemins de fer sur route de Strasbourg.

Ont été **rayés**:

50. Chemin de fer de Kirchheim.

84. Chemin de fer Schleswig-Angel (Schleswig —Suderbrarup).

B. Tronçons exploités ou co-exploités par des administrations étrangères.

La partie V *(Administrations belges)*, n°s 124, 125, a été **rayée**.

Par suite de cette radiation la partie VI *(Administrations néerlandaises)* porte le chiffre V.

Sont **ajoutés** dans cette partie, sous n° 128 les tronçons:

c) près Aix-la-Chapelle à Aix-la-Chapelle [1]),

d) près Dalheim à Dalheim [2]).

Autriche et Hongrie.

I. Royaumes et pays représentés au Reichsrat.

(Y compris Liechtenstein.)

A. Toutes les lignes exploitées par les administrations de chemins de fer et les sociétés ayant leur siège en Autriche ou en Hongrie.

Sous 1 (Chemins de fer impériaux-royaux de l'Etat Autrichien), il a été **ajouté** parmi les lignes exclues du régime de la convention internationale:

h) le chemin de fer à voie étroite du Gurkthal.

Les chemins de fer d'intérêt local figurant précédemment sous *h* et *i* portent comme **désignation** les lettres *i* et *k*, et, en conséquence, les chemins de fer d'intérêt local inscrits sous *k—n* au n° 19 (Société des chemins de fer du Sud) ont été **rangés** sous les lettres *l*, *m*, *n*, *o*.

Sous 19 (Société des chemins de fer du Sud), ont été **rayés** les mots: « à voie étroite »; et il a été **ajouté** comme nouveau chemin de fer d'intérêt local exclu du régime de la convention internationale:

p) chemin de fer d'Ueberetsch (chemin de fer d'intérêt local Bozen—Kaltern).

[1]) La compagnie pour l'exploitation de chemins de fer de l'Etat Néerlandais n'effectue que la traction dans les deux directions.

[2]) Sur ce tronçon, la compagnie pour l'exploitation de chemins de fer de l'Etat Néerlandais fait la traction seulement dans la direction des Pays-Bas vers l'Allemagne; et inversement, l'administration des chemins de fer de l'Etat de Prusse n'effectue que la traction sur le tronçon néerlandais près Dalheim à Vlodrop (Liste: Pays-Bas B 10) dans la direction de Dalheim vers les Pays-Bas.

68 *b*. Nordhausen—Wernigeroder Eisenbahn.

89 *a*. Strassburger Strassenbahnen.

Gestrichen wurden:

50. Kirchheimer Eisenbahn.

84. Schleswig—Angeler Eisenbahn (Schleswig—Süderbrarup).

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe ausserdeutscher Eisenbahn-Verwaltungen befinden.

Abteilung V *(Belgischer Verwaltungen)*, Nr. 124, 125, wurde **gestrichen**.

Infolgedessen erhielt die Abteilung VI *(Niederländischer Verwaltungen)* die Ziffer V.

In dieser Abteilung sind unter Nummer 128 **nachgetragen** die Strecken:

c. bei Aachen bis Aachen [1]),

d. bei Dalheim bis Dalheim [2]).

Oesterreich und Ungarn.

I. Im Reichsrate vertretene Königreiche und Länder.

(Einschliesslich Liechtenstein.)

A. Sämtliche Linien, welche durch die Bahnverwaltungen und Gesellschaften mit dem Sitze in Oesterreich oder in Ungarn betrieben werden.

Unter 1 (k. k. Oesterreichische Staatsbahnen) wurde, als vom Internationalen Uebereinkommen ausgeschlossen, **nachgetragen**:

h. der schmalspurigen Gurkthalbahn.

Die vorher unter *h* und *i* eingereihten Lokalbahnen erhielten die **Buchstabenbezeichnung** *i* und *k*, und in Verbindung damit sind die unter 19 (Südbahn-Gesellschaft) unter *k—n* eingetragenen Lokalbahnen mit den **Buchstaben** *l*, *m*, *n*, *o* versehen worden.

Unter 19 (Südbahngesellschaft) wurde das Wort: « schmalspurigen » gestrichen und als weitere vom Internationalen Uebereinkommen ausgeschlossene Lokalbahn **nachgetragen**:

p. Überetscherbahn (Lokalbahn Bozen—Kaltern).

[1]) Die Gesellschaft zum Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen besorgt nur den Zugsdienst, in beiden Richtungen.

[2]) Auf dieser Strecke besorgt die Gesellschaft zum Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen nur den Zugsdienst, in der Richtung von den Niederlanden nach Deutschland, und umgekehrt, die Preussische Staatseisenbahn auf der niederländischen Strecke bei Dalheim bis Vlodrop (Liste: Niederlande B 10) in der Richtung von Dalheim nach den Niederlanden.

Digitized by Google

A été **rayé**:

18. Chemin de fer du Schneeberg (tronçon de plaine à simple adhérence).

Le n° 22 (Chemin de fer Vienne—Aspang) est **complété** comme suit:

« est excepté:

q) le tronçon à crémaillère Puchberg—Hochschneeberg du chemin de fer du Schneeberg ».

II. Hongrie.

Toutes les lignes exploitées par les administrations de chemins de fer et les sociétés ayant leur siège en Hongrie ou en Autriche.

Au n° 4 (Compagnie du chemin de fer Györ—Sopron—Ebenfurt) a été apportée **l'adjonction** suivante:

«y compris le chemin de fer d'intérêt local de Fertövidék, exploité par cette compagnie».

L'inscription sous 14 (Chemin de fer d'intérêt local de Torontál) a été **complétée** comme suit:

«y compris les chemins de fer d'intérêt local exploités par eux ».

A été **inscrit nouvellement**:

16. Chemin de fer d'intérêt local à voie étroite Segesvár—Szentágota.

Belgique.

A. Lignes exploitées par des administrations belges.

Ont été **rayés**:

3. Grand Central Belge.
4. Liège—Maestricht.

B. Tronçons exploités ou co-exploités par des administrations étrangères.

La partie I *(Administrations néerlandaises)*, n° 11, a été **rayée**.

Dans la **Remarque** inscrite à la fin de la liste des chemins de fer belges ont été **supprimés**:

la ligne «Allemagne, numeros 124, 125»,
dans la ligne France, le numéro «15»
et dans la ligne Pays-Bas, les numéros «11, 12, 13, 14».

France.

B. Tronçons exploités ou co-exploités par des administrations étrangères.

Dans la partie I *(Administrations belges)* a été **rayé**:

15. près Treignes à Vireux

Gestrichen wurde:

18. Schneebergbahn (Thalstrecke mit Adhäsionsbetrieb).

An 22 (Eisenbahn Wien—Aspang) wurde die nachstehende **Ergänzung** beigefügt:

« mit Ausschluss:

q. der Zahnradstrecke Puchberg—Hochschneeberg der Schneebergbahn ».

II. Ungarn.

Sämtliche Linien, welche durch die Bahnverwaltungen und Gesellschaften mit dem Sitze in Ungarn oder in Oesterreich betrieben werden.

Bei 4 (Györ—Sopron—Ebenfurter Eisenbahngesellschaft) ist folgender **Zusatz** angebracht worden:

«und die im Betriebe derselben stehende Lokalbahn Fertövidék».

Die Eintragung unter 14 (Torontáler Lokalbahnen) wurde durch den **Zusatz** ergänzt:

«und die im Betriebe derselben stehenden Lokalbahnen».

Neu aufgenommen wurde:

16. Schmalspurige Lokalbahn Segesvár—Szentágota.

Belgien.

A. Von belgischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

Gestrichen wurden:

3. Grosse belgische Centralbahn.
4. Lüttich—Maestricht.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

Abteilung I *(Niederländischer Verwaltungen)*, Nr. 11, wurde **gestrichen**.

In der **Anmerkung** am Schlusse der Aufzählung der belgischen Eisenbahnen wurde **gestrichen**:

die Zeile «Deutschland, Nummern 124, 125»,
in der Zeile Frankreich, die Nummer «15»,
und in der Zeile Niederlande, die Nummern «11, 12, 13, 14».

Frankreich.

B. Bahnstrecken, welche sich im Betriebe oder Mitbetriebe auswärtiger Verwaltungen befinden.

In der Abteilung I *(Belgischer Verwaltungen)* ist **gestrichen**:

15. bei Treignes bis Vireux

et l'inscription du n° 16 a été **modifiée** ainsi qu'il suit:

16. Le tronçon exploité par l'administration des chemins de fer de l'Etat Belge, de la frontière franco-belge près Doische à Givet.

Pays-Bas.

Dans la partie II *(Administrations belges)* ont été **supprimés** les numéros 11, 12, 13 et 14 et dans la **Remarque** inscrite à la fin de la liste des chemins de fer néerlandais, la ligne «Belgique, numéro 11».

Russie.

A. Lignes exploitées par l'Etat.

A été **ajouté**:

17 *a*. Chemin de fer de la Sibérie centrale (section Obi—Innokentievskaïa, ci-devant Irkoutsk).

Suisse.

A. Lignes exploitées par des administrations suisses.

A été **ajouté**:

15. Chemin de fer Rhétique, à voie étroite.

Arrangement additionnel

à la convention internationale du 14 octobre 1890 concernant l'adjonction de stipulations complémentaires au § 1er des dispositions réglementaires et la revision de l'annexe 1 desdites dispositions.

En vigueur depuis le 1er janvier 1896.

Le ministère des chemins de fer, postes et télégraphes, administration des chemins de fer de l'Etat, à Bruxelles, a informé l'office central, par note du 24 janvier 1899, qu'il manque souvent aux expéditions d'allumettes la déclaration (du fabricant) prescrite au deuxième alinéa du chiffre III de l'arrangement additionnel du 16 juillet 1895 à la convention internationale du 14 octobre 1890 (Bulletin des transports internationaux par chemins de fer 1895, p. 477 et suiv.), alinéa portant que:

«La masse inflammable des allumettes chimiques «de phosphore jaune et de chlorate de potasse ne «doit pas contenir, à l'état sec, plus de 10 % de «phosphore et de 40 % de chlorate de potasse. «*Les envois doivent être accompagnés d'une déclara-*

und der Eintrag Nr. 16 wie folgt **abgeändert**:

16. Die von der Belgischen Staatsbahnverwaltung betriebene Strecke von der belgisch-französischen Grenze bei Doische bis Givet.

Niederlande.

In der Abteilung II *(Belgischer Verwaltungen)* sind die Nummern 11, 12, 13 und 14 **gestrichen**; ebenso in der **Anmerkung** am Schlusse der Aufzählung der niederländischen Eisenbahnen die Zeile «Belgien, Nummer 11».

Russland.

A. Vom Staate betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

Nachzutragen ist:

17 *a*. Mittel-Sibirische Eisenbahn (Sektion Obi—Innokentiewskaja, früher Irkutsk).

Schweiz.

A. Von schweizerischen Verwaltungen betriebene Bahnen und Bahnstrecken.

Nachzutragen ist:

15. Schmalspurige Rhätische Bahn.

Zusatzvereinbarung

zum Internationalen Uebereinkommen vom 14. Oktober 1890 betreffend die Beifügung zusätzlicher Vorschriften zu § 1 der Ausführungsbestimmungen und die Änderung der Anlage 1 zu diesen Bestimmungen.

Gültig vom 1. Januar 1896 an.

Vom Ministerium der Eisenbahnen, Posten und Telegraphen, Verwaltung der Staatseisenbahnen, in Brüssel, ist mit Note vom 24. Januar 1899 dem Central-Amt mitgeteilt worden, dass die im zweiten Absatz von Ziffer III der Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1895 zum Internationalen Uebereinkommen vom 14. Oktober 1890 (Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport 1895, S. 475 u. ff.), lautend:

«Bei Streichhölzern, deren Zündköpfe ein Gemisch «von gelbem Phosphor und chlorsaurem Kali ent«halten, darf der Gehalt der chemischen trockenen «Zündmasse an Phosphor 10 Prozent, derjenige an «chlorsaurem Kali 40 Prozent nicht übersteigen.

« tion du fabricant certifiant que ces limites n'ont pas « été dépassées. »

Vu l'importance que présente la déclaration dont il s'agit, notamment au point de vue de la responsabilité des transporteurs, le ministère précité a demandé à l'office central d'attirer sur le fait signalé l'attention des hauts Etats contractants, et de les prier de faire veiller à l'exécution stricte de la prescription susmentionnée.

Pour répondre au désir qui lui a été exprimé, et conformément à l'art. 57, 1°, de la convention internationale, l'office central a eu l'honneur de porter la communication qui précède à la connaissance des Etats contractants. Elle a été envoyée en même temps aux administrations de chemins de fer intéressées de la Belgique, de la France et des Pays-Bas; quant aux chemins de fer des autres pays, cette communication leur a été transmise par le bienveillant intermédiaire de leurs gouvernements respectifs. (Circulaire de l'office central du 2 février 1899.)

« Jeder derartigen Sendung muss eine vom Fabri- « kanten ausgestellte Bescheinigung, dass diese « Grenzen eingehalten sind, beigelegt werden. »

verlangte Bescheinigung (des Fabrikanten) den Sendungen von Streichhölzern sehr oft nicht beigegeben ist.

Mit Rücksicht auf die grosse Bedeutung, welche diese Bestimmung insbesondere für die Verantwortlichkeit der Eisenbahn hat, ist von dem genannten Ministerium das Central-Amt ersucht worden, die hohen Vertragsstaaten auf den zur Sprache gebrachten Umstand aufmerksam zu machen und sie zu bitten, die genaue Ausführung der erwähnten Vertragsbestimmung überwachen zu lassen.

Im Sinne dieses Gesuchs und in Anwendung des Art. 57, Ziffer 1, des Internationalen Uebereinkommens hat das Central-Amt die vorstehende Mitteilung den beteiligten Staaten und Eisenbahn-Verwaltungen, den letztern in Frankreich und den Niederlanden direkt, in den übrigen Staaten durch die Vermittelung der hohen Regierungen, zur Kenntnis gebracht. (Kreisschreiben des Central-Amtes vom 2. Februar 1899.)

Lois et mesures administratives.

Liste des délais supplémentaires [1]) autorisés dans les divers pays.

(§ 6, alinéa 3, des dispositions réglementaires à l'art. 14 de la C. I.)

Les délais supplémentaires de livraison accordés en Allemagne aux chemins de fer auxquels s'applique la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer, délais indiqués dans la liste publiée par l'office central au mois de mai 1896 (B. 1896 p. 187) ainsi que dans le même volume du bulletin p. 253 (circulaire n° 9 du 31 août 1898 adressée aux Etats contractants), ont subi les modifications suivantes:

1° Le délai supplémentaire qui avait été accordé pour le passage sur le chemin de fer secondaire *Klotzsche*

[1]) Sauf indication contraire, les délais supplémentaires énumérés ci-après sont applicables non seulement au trafic international, mais encore aux trafics local et direct de marchandises, en service interne.

Gesetze und Vollzugsverordnungen.

Verzeichnis der Zuschlagsfristen, [1]) welche in den einzelnen Staaten bewilligt sind.

(§ 6, Absatz 3, der Ausführungsbestimmungen zu Art. 14 des I. U.)

Die bei den Eisenbahnen in Deutschland, auf die das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr Anwendung findet, bewilligten Zuschlagsfristen, welche in dem vom Central-Amt im Mai 1896 herausgegebenen Verzeichnis (Z. 1896 S. 189) und in dem im gleichen Band der Zeitschrift S. 259 publizierten und beziehungsweise in dem an die beteiligten Staaten versandten Cirkular Nr. 9 vom 31. August 1898 angegeben sind, haben folgende Änderungen erfahren:

1. Die für den Übergang auf die Nebenbahn *Klotzsche — Königsbrück* der Sächsischen Staatseisenbahnen

[1]) Soweit nichts anderes angegeben ist, finden die Zuschläge sowohl im internationalen Verkehr, als auch im Lokal- und direkten Güterverkehr innerhalb des eigenen Staatsgebietes Anwendung.

Königsbrück des chemins de fer de l'Etat de Saxe (B. 1896 p. 187 n° 4[4]) **est abrogé** depuis la reconstruction de ce chemin de fer à voie normale.

2° De nouveaux délais supplémentaires de livraison ont été accordés et quelques chemins de fer secondaires, qui bénéficiaient déjà de délais de livraison prolongés, ont été soumis depuis lors à la convention internationale.

Par suite de ces changements, ainsi que du transfert de quelques chemins de fer à d'autres administrations, la liste des délais supplémentaires ajoutés aux délais réglementaires de livraison

en Allemagne

doit être dressée comme suit:

(Z. 1896 S. 190 Z. 4[4]) bewilligt gewesene Zuschlagsfrist ist **weggefallen**, nachdem die Bahn normalspurig umgebaut ist.

2. Es sind neue Zuschlagsfristen bewilligt und einige Nebenbahnen, zu deren Gunsten Lieferfristverlängerungen bereits bestanden, dem Internationalen Uebereinkommen unterstellt worden.

Infolge dieser Änderungen, sowie des inzwischen eingetretenen Übergangs einzelner Bahnen in andere Verwaltung gestaltet sich das Verzeichnis der Zuschlagsfristen zu den reglementarischen Lieferfristen

in Deutschland

nunmehr wie folgt:

N°	Chemins de fer	Délai supplémentaire pour *Zuschlagsfrist für* la petite vitesse *Frachtgut* jours-*Tage*	la grande vitesse *Eilgut* jours-*Tage*	Date — *Datum* de l'approbation par l'autorité de surveillance *der Bewilligung der Aufsichtsbehörde*	de l'entrée en vigueur *der Inkrafttretung*	*Eisenbahnen*	*Nr.*
1	Chemins de fer de l'Etat de Bavière: pour le passage de marchandises par wagons complets à *Eichstätt-gare* en provenance ou à destination du chemin de fer à voie étroite qui s'y raccorde, lorsque les marchandises doivent être transbordées [1]).	1	1	4 II 98 4 X 4 II	1 IV 98	Bayerische Staats-Eisenbahnen: für den Übergang von Wagenladungs-gütern in *Eichstätt Bahnhof* von und nach der anschliessenden Schmalspurbahn, sofern die Güter umgeladen werden müssen [1]).	1
2	Direction royale prussienne à Francfort s./M.: pour les transports effectués par camions entre *Kastel* (direction royale à Francfort s./M.) et *Mayence* (direction à Mayence) en maintenant l'inscription directe, soit en grande, soit en petite vitesse dans le trafic entre des stations de la direction à Francfort s./M. et des stations de la direction à Mayence.	1	1	11 X 84 24 306 II B	15 X 84	Kgl. Preussische Eisenbahn-Direktion Frankfurt a./M.: für die mit Rollfuhrwerk zwischen *Kastel* (K. E. D. Frankfurt a. M.) und *Mainz* (Direktionsbezirk Mainz) unter Wahrung der direkten Kartierung ausgeführte Beförderung von Eilgut und Frachtstückgütern im Verkehr zwischen Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a. M. und solchen des Direktionsbezirks Mainz.	2

[1]) Le délai de livraison ne comprend pas les dimanches et jours fériés, si le transbordement ne peut avoir lieu ces jours-là.

[1]) Die Lieferfrist läuft während der Sonn- und Feiertage, wenn ein Umladen derselben das Verladen Aufschub erleidet.

Digitized by Google

N°	Chemins de fer	Délai supplémentaire pour *Zuschlagsfrist für* la petite vitesse *Frachtgut*	la grande vitesse *Eilgut*	Date — *Datum* de l'approbation par l'autorité de surveillance *der Bewilligung der Aufsichtsbehörde*	de l'entrée en vigueur *der Inkraftsetzung*	Eisenbahnen	Nr.
		jours - *Tage*					
3	**Direction royale prussienne à Munster:** pour le transport par l'intermédiaire du chemin de fer entre *Norddeich* et *Norderney*.	1	1	12 II 97 1004 II C	1 IV 97	**Kgl. Preussische Eisenbahn-Direktion Münster:** für bahnamtliche Beförderung zwischen *Norddeich* und *Norderney*.	3
4	**Direction royale prussienne et grand-ducale hessoise des chemins de fer à Mayence:** comme n° 2 ci-dessus.					**Konigl. Preussische und Grossherzoglich Hessische Eisenbahn-Direktion Mainz:** wie lfd. Nr. 2.	4
5	**Compagnie privée pour les chemins de fer d'intérêt local à Munich:** 1° *Chemin de fer Munich à Wolfrathshausen (chemin de fer de la vallée de l'Isar):*					**Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München:** 1. Für die *Munchen-Wolfrathshausener Eisenbahn (Isarthalbahn):*	5
	a) pour les réexpéditions pendant la période comprise entre le 1er mai et le 31 octobre, lorsque la transmission de la marchandise a lieu un dimanche ou un jour férié ou la veille;	1	1	23 XII 92 6327 II	1 I 93	*a)* Bei Umkartierungen in der Zeit vom 1. Mai bis 31. Oktober für die Sonn- und Festtage, an welchen die Übergabe erfolgte, oder welche auf einen solchen Übergabetag unmittelbar folgen.	
	b) pour le passage à la gare de *Grosshesselohe*, le délai de livraison est compté à part.					*b)* Im Übergangsverkehr über den Staatsbahnhof *Grosshesselohe* wird die Lieferfrist besonders berechnet.	
	2° Pour le passage de marchandises par wagons complets en provenance ou à destination du *chemin de fer d'intérêt local à voie étroite Stadtamhof-Donaustauf*[1] *(chemin de fer de la Walhalla)*.	1		18 IV 94 1948 II	24 IV 94	2. Für den Übergang von Wagenladungsgütern nach und von der schmalspurigen *Stadtamhof-Donaustaufer Lokalbahn*[1] *(Walhallabahn)*.	
	[1] Le délai de livraison ne comprend pas les dimanches et jours fériés, si le transbordement ne peut avoir lieu ces jours-là.					[1] Die Lieferfrist ruht während der Sonn- und Feiertage, wenn aus Anlass derselben das Umladen Aufschub erleidet.	

Digitized by Google

N°	Chemins de fer	Délai supplémentaire pour *Zuschlagsfrist für* la petite vitesse *Frachtgut*	la grande vitesse *Eilgut*	Date — *Datum* de l'approbation par l'autorité de surveillance *der Bewilligung der Aufsichtsbehörde*	de l'entrée en vigueur *der Inkraftsetzung*	Eisenbahnen	Nr.
		jours - *Tage*					
6	Chemins de fer de l'Etat de Saxe: pour le transbordement des chargements par wagons complets en provenance ou à destination des chemins de fer *à voie étroite* ci-dessous énumérés, effectué aux points de jonction suivants[1]):					Sächsische Staats-Eisenbahnen: für die beim Übergang von oder nach den folgenden *schmalspurigen* Bahnen umzuladenden Wagenladungen[1]), und zwar in:	6
	1° *Hainsberg*, point de jonction pour Hainsberg — Dippoldiswalde — Kipsdorf.	1	—	16 VIII 83 3235 E R	20 IX 83 resp. 16 XII 93	1. *Hainsberg*, Übergangsstation für Hainsberg — Dippoldiswalde — Kipsdorf.	
	2° *Wilkau* et *Wilzschhaus*, points de jonction pour Wilkau — Kirchberg — Wilzschhaus et Wilzschhaus — Carlsfeld.	1	—	»	»	2. *Wilkau* und *Wilzschhaus*, Übergangsstation für Wilkau — Kirchberg — Wilzschhaus und Wilzschhaus — Carlsfeld.	
	3° *Radebeul*, point de jonction pour Radebeul — Radebourg.	1	—	»	16 IX 84	3. *Radebeul*, Übergangsstation für Radebeul — Radeburg.	
	4° *Zittau*, point de jonction pour Zittau — Markersdorf et Zittau — Oybin — Jonsdorf.	1	—	»	11 XI 84 resp. 25 XI 90	4. *Zittau*, Übergangsstation für Zittau — Markersdorf und Zittau — Oybin — Jonsdorf.	
	5° *Grossbauchlitz*, *Oschatz* et *Nerchau-Trebsen*, points de jonction pour Döbeln — Mügeln — Oschatz, Mügeln — Nerchau-Trebsen et Oschatz — Strehla.	1	—	»	7 I 85 resp. 1 XI 88; 31 XII 91	5. *Grossbauchlitz*, *Oschatz und Nerchau-Trebsen*, Übergangsstationen für Döbeln — Mügeln — Oschatz, Mügeln — Nerchau-Trebsen und Oschatz — Strehla.	
	6° *Mosel*, point de jonction pour le chemin de fer du Mülsengrund Mosel — Ortmannsdorf.	1	—	»	1 XI 85	6. *Mosel*. Übergangsstation für die Mülsengrundbahn Mosel — Ortmannsdorf.	
	7° *Wilischthal*, point de jonction pour le chemin de fer de la vallée du Wilisch y compris l'embranchement Oberherold — Thum.	1	—	»	15 XII 86	7. *Wilischthal*, Übergangsstation für die Wilischthal-Bahn nebst Zweiglinie Oberherold — Thum.	

[1]) Le délai de livraison ne comprend pas les dimanches et jours fériés, si le transbordement ne peut avoir lieu ces jours-là.

[1]) Die Liefertrist ruht während der Sonn- und Feiertage, wenn aus Anlass derselben das Umladen Aufschub erleidet.

Digitized by Google

N°	Chemins de fer	Délai supplémentaire pour *Zuschlagsfrist für* la petite vitesse *Frachtgut*	la grande vitesse *Eilgut*	Date — *Datum* de l'approbation par l'autorité de surveillance *der Bewilligung der Aufsichtsbehörde*	de l'entrée en vigueur *der Inkrafttretung*	Eisenbahnen	Nr.
		jours - *Tage*					
	8° *Potschappel*, point de jonction pour Potschappel—Wilsdruff.	1	—	16 VIII 83 3235 E. R.	1 X 86	8. *Potschappel*, Übergangsstation f. Potschappel—Wilsdruff.	
	9° *Schonfeld*, point de jonction pour Schonfeld—Geyer.	1	—	»	1 XII 88	9. *Schonfeld*, Übergangsstation für Schönfeld—Geyer.	
	10° *Grunstadtel*, point de jonction pour Grunstadtel—Oberrittersgrun.	1		»	1 VII 89	10. *Grunstadtel*, Übergangsstation für Grünstadtel—Oberrittersgrun.	
	11° *Mügeln b. Pirna*, point de jonction pour Mügeln—Geising—Altenberg.	1	—	»	18 XI 90	11. *Mügeln bei Pirna*, Übergangsstation für Mügeln—Geising—Altenberg.	
	12° *Wolkenstein*, point de jonction pour Wolkenstein—Johstadt.	1		»	1 VI 92	12. *Wolkenstein*, Übergangsstation f. Wolkenstein—Jöhstadt.	
	13° *Taubenheim* et *Durrhennersdorf*, points de jonction pour Taubenheim—Durrhennersdorf.	1		»	1 XI 92	13. *Taubenheim* u. *Dürrhennersdorf*, Übergangsstationen für Taubenheim—Durrhennersdorf.	
	14° *Herrnhut*, point de jonction pour Herrnhut—Bernstadt.	1		»	1 XII 93	14. *Herrnhut*, Übergangsstation für Herrnhut—Bernstadt.	
	15° *Hetzdorf*, point de jonction pour Hetzdorf—Eppendorf.	1		»	1 XII 93	15. *Hetzdorf*, Übergangsstation für Hetzdorf—Eppendorf.	
	16° *Kohlmuhle*, point de jonction pour Kohlmuhle—Hohnstein.	1		»	1 V 97	16. *Kohlmühle*, Übergangsstation f. Kohlmuhle—Hohnstein.	
	17° *Mulda*, point de jonction pour Mulda—Sayda.	1		»	1 VII 97	17. *Mulda*, Übergangsstation für Mulda—Sayda.	
	18° *Cranzahl*, point de jonction pour Cranzahl—Oberwiesenthal.	1		»	20 VII 97	18. *Cranzahl*, Übergangsstation für Cranzahl—Oberwiesenthal.	
	19° *Klingenberg-Colmnitz*, point de jonction pour Klingenberg-Colmnitz—Frauenstein.	1		»	20 IX 98	19. *Klingenberg-Colmnitz*, Übergangsstation für Klingenberg-Colmnitz—Frauenstein.	
7	Chemins de fer du Palatinat:					Pfalzische Eisenbahnen:	7
	pour le transbordement et le passage des marchandises par wagons complets des stations	1	—	23 XII 92 6214 II	1 I 93	für den Umschlag von Wagenladungsgütern zwischen Stationen der Hauptbahn und	

Digitized by Google

N°	Chemins de fer	Délai supplémentaire pour *Zuschlagsfrist für* — la petite vitesse *Frachtgut*	la grande vitesse *Eilgut*	Date — *Datum* de l'approbation par l'autorité de surveillance *der Genehmigung der Aufsichtsbehörde*	de l'entrée en vigueur *der Inkrafttretung*	Eisenbahnen	Nr.
		jours - *Tage*					
	de la ligne principale aux stations des chemins de fer à voie étroite du Palatinat.					Stationen der Pfälzischen Schmalspurbahnen.	
8	Chemins de fer Sud-allemands: pour le transbordement et le passage des chargements par wagons complets en provenance ou à destination des chemins de fer *à voie étroite* ci-dessous énumérés, effectués aux points de jonction suivants:					Süddeutsche Eisenbahnen: für die beim Übergang von oder nach den folgenden *schmalspurigen* Bahnen umzuladenden Wagenladungen, und zwar in:	8
	1° *Käferthal-Wohlgelegen, Weinheim* et *Heidelberg*, points de jonction pour Mannheim—Weinheim — Heidelberg — Mannheim.	1	—	26 VII 93 N. B. 561	15 VIII 93	1. *Käferthal-Wohlgelegen, Weinheim* und *Heidelberg*, Übergangsstationen für Mannheim—Weinheim—Heidelberg—Mannheim.	
	2° *Zell*, point de jonction pour Zell—Todtnau.	1	—	»	»	2. *Zell*, Übergangsstation für Zell—Todtnau.	
9	Chemins de fer de l'Etat de Wurtemberg:					Württembergische Staats-Eisenbahnen:	9
	1° pour les charges par wagons complets en provenance ou à destination de la ligne à voie étroite *Nagold—Altensteig* [1].	1	—	18 XI 91 4781	29 XII 91	1. Für Wagenladungen nach und von der schmalspurigen Strecke *Nagold—Altensteig* [1].	
	2° pour les charges par wagons complets en provenance ou à destination de la ligne à voie étroite *Marbach s. N.—Beilstein* [1].	1	—	2 V 94 2025	10 V 94	2. Für Wagenladungen nach und von der schmalspurigen Strecke *Marbach a. N. Beilstein* [1].	
	3° pour les charges par wagons complets en provenance ou à	1	—	20 VIII 96 3886	28 VIII 96	3. Für Wagenladungen nach und von der schmalspurigen	

[1] Le délai de livraison ne comprend pas les dimanches et jours fériés si le transbordement ne peut avoir lieu ces jours-là.

[1] Die Lieferfrist ruht während der Sonn- und Feiertage, wenn aus Anlass derselben das Umladen Aufschub erleidet.

Digitized by Google

N°	Chemins de fer	Délai supplémentaire pour *Zuschlagsfrist für* la petite vitesse *Frachtgut*	la grande vitesse *Eilgut*	Date — *Datum* de l'approbation par l'autorité de surveillance *der Bewilligung der Aufsichtsbehörde*	de l'entrée en vigueur *der Inkraftsetzung*	*Eisenbahnen*	*Nr.*
		jours - *Tage*					
	destination de la ligne à voie étroite *Lauffen s. N.—Güglingen* [1].					Strecke *Lauffen a. N.—Güglingen* [1].	
	4° pour les charges par wagons complets en provenance ou à destination de la ligne à voie étroite *Schussenried–Buchau* [1].	1	—	20 VIII 96 3886	13 X 96	4. Für Wagenladungen nach u. v. der schmalspurigen Strecke *Schussenried–Buchau* [1].	

[1]) Le délai de livraison ne comprend pas les dimanches et jours fériés, si le transbordement ne peut avoir lieu ces jours-là.

[1]) Die Lieferfrist ruht während der Sonn- und Feiertage, wenn aus Anlass derselben das Umladen Aufschub erleidet.

(Circulaire n° 14 du 31 janvier 1899.)

(Cirkular Nr. 14 vom 31. Januar 1899.)

Liste des délais supplémentaires

autorisés dans les divers pays.

(§ 6, alinéa 3, des dispositions réglementaires à l'art. 14 de la C. I.)

Autriche.

Chemins de fer i. r. de l'Etat autrichien[1]).

Les délais supplémentaires suivants ont été accordés pendant la durée de la reconstruction des gares dénommées ci-dessous, délais qui resteront en vigueur pendant une assez longue durée, savoir:

En trafics interne et international:

1/2 *journée pour les marchandises à petite vitesse* remises à l'expédition ou délivrées à *Podgorze-Plaszow* ou à *Lemberg*, ou transitant par l'une de ces stations.

(Approuvé par l'autorité de surveillance le 12 juin 1898, chiffre 19 179, et entré en vigueur le 30 juillet 1898.) (Circulaire n° 15 du 9 février 1899.)

[1]) B. 1896 p. 189; 1897 p. 409; 1898 p. 66, 437, 518, 706.

Verzeichnis der Zuschlagsfristen,

welche in den einzelnen Staaten bewilligt sind.

(§ 6, Absatz 3, der Ausführungsbestimmungen zu Art. 14 des I. U.)

Oesterreich.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen[1]).

Für die Dauer des Umbaues der Bahnhofsanlagen in den beiden nachstehend genannten Stationen sind folgende Zuschlagsfristen bewilligt worden, welche längere Zeit in Kraft bleiben dürften, und zwar:

Mit Geltung für die internen und internationalen Transporte:

1/2 *Tag für Frachtgüter*, welche in *Podgorze-Plaszow* oder in *Lemberg* zur Auf- oder Abgabe gelangen oder eine dieser Stationen transitieren.

(Genehmigt von der Aufsichtsbehörde am 12. Juni 1898, Z. 19 179, und in Kraft getreten am 30. Juli 1898.) (Cirkular Nr. 15 vom 9. Februar 1899.)

[1]) Z. 1896 S. 193; 1897 S. 409; 1898 S. 66, 437, 518, 706.

Digitized by Google

Règlement de transport pour les chemins de fer d'Allemagne.

Modifications à l'annexe B.

A dater du 22 janvier 1899.

(Reichsgesetzblatt n° 1 du 28 janvier 1899.)

Conformément à l'article 45 de la constitution de l'empire, le Bundesrat, dans sa séance du 16 janvier dernier, a décidé d'apporter les modifications suivantes à l'annexe B au règlement de transport pour les chemins de fer d'Allemagne:

1° Dans le 1er alinéa du n° XXIII[1]) après le mot «*ammoniaque*» ajouter «*poison contre le schizoneure* (mélange de savon mou, d'huile phéniquée et d'huile pyrogénée)».

2° Au n° XXXI[2]) modifier ainsi qu'il suit la dernière phrase du 1er alinéa:

«Ces objets, sous réserve des dispositions contenues au 4me alinéa, ne peuvent être remis qu'à l'état sec, et les déchets provenant de la filature et du tissage ne doivent pas être pressés en balles.»

Ajouter en outre au n° XXXI[2]) le 4me alinéa qui suit:

«(4) Les *torchons gras* ou imprégnés de vernis sont admis au transport même mouillés ou humides, lorsqu'ils sont emballés dans les conditions indiquées au 3me alinéa.»

3° Au 5° des dispositions préliminaires du n° XXXV a[3]) insérer avant les mots «puis la *poudre petit calibre de Rottweil*»:

«la *poudre de sûreté de Bautzen* (mélange de salpètre ammoniacal et de savon à base de soude)».

4° Insérer dans les dispositions préliminaires du n° XXXV c[4]):

a) avant l'alinéa commençant par le mot «*Dahménite*» le nouvel alinéa suivant:

«*Poudre de sûreté de Bautzen* (mélange de salpètre ammoniacal et de savon à base de soude).»

[1]) B. 1895 p. 124/9.
[2]) B. 1895 p. 124/11.
[3]) B. 1895 p. 124, 244.
[4]) B. 1895 p. 131, 244; 1896 p. 100; 1897 p. 892; 1898 p. 438.

Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.

Änderungen der Anlage B.

Vom 22. Januar 1899.

(Reichsgesetzblatt Nr. 1 vom 28. Januar 1899.)

Auf Grund des Artikels 45 der Reichsverfassung hat der Bundesrat in der Sitzung vom 16. Januar d. J. folgende Änderungen der Anlage B zur Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands beschlossen:

1. Im ersten Absatze der Nr. XXIII[1]) ist hinter den Worten «von Salmiakgeist» nachzutragen: «*von Blutlausgift* (einem Gemenge von Schmierseife, Karbolöl und Fuselöl)».

2. In Nr. XXXI[2]) hat der letzte Satz des Absatzes 1 folgendermassen zu lauten:

«Diese Gegenstände dürfen, vorbehaltlich der Bestimmungen im Absatze 4, nur in trockenem Zustand aufgeliefert werden, auch dürfen die Abfälle vom Verspinnen und Verweben nicht in Ballen gepresst sein.»

Ferner ist der Nr. XXXI[2]) der nachstehende Absatz 4 beizufügen:

«(4) *Gefettete* oder *gefirnisste Putzlappen (Putztücher)* werden in der unter Absatz 3 vorgesehenen Verpackung auch in nassem oder feuchtem Zustande zur Beförderung zugelassen.»

3. In Ziffer 5 der Eingangsbestimmung unter Nr. XXXV a[3]) ist vor den Worten «ferner *Rottweiler Klein-Kaliber-Pulver*» nachzutragen:

«*Bautzener Sicherheits-Pulver* (ein Gemenge aus Ammoniaksalpeter und Natronseife);»

4. In der Eingangsbestimmung der Nr. XXXV c[4]) ist einzuschalten:

a) vor dem mit dem Worte «*Dahmenit*» beginnenden Absatze der folgende neue Absatz:

«*Bautzener Sicherheits-Pulver* (Gemenge von Ammoniaksalpeter und Natronseife)»,

[1]) Z. 1895 S. 125/9.
[2]) Z. 1895 S. 125/11.
[3]) Z. 1895 S. 126, 240.
[4]) Z. 1895 S. 133, 240; 1896 S. 100; 1897 S. 892; 1898 S. 438.

Digitized by Google

b) dans l'alinéa commençant par « *Roburite I* » après les mots « permanganate de potasse » ajouter:

« avec ou sans sulfate d'ammoniaque. »

c) avant l'alinéa commençant par le mot « *Roburite* » le nouvel alinéa qui suit:

« *Roburite I T* ou *poudre de mine de sûreté* (mélange de trinitrotoluol, de salpètre du Chili, de salpètre ammoniacal et de permanganate de potasse). »

Les modifications entrent immédiatement en vigueur.

b) in dem mit « *Roburit I* » beginnenden Absatze hinter den Worten « übermangansaurem Kali » folgender Zusatz:

« mit oder ohne Ammonsulfat »,

c) vor dem mit dem Worte « *Roburit* » beginnenden Absatze der folgende neue Absatz:

« *Roburit I T* oder *Gesteins-Sicherheits-Pulver* (Gemenge von Trinitrotoluol, Chilisalpeter, Ammoniaksalpeter und übermangansaurem Kali). »

Die Änderungen treten sofort in Kraft.

Règlement de transport des entreprises des chemins de fer et de bateaux à vapeur suisses

du 11 décembre 1893,
en vigueur depuis le 1er janvier 1894.

Annexe V.

Dans sa séance du 13 janvier 1899, le conseil fédéral a pris l'arrêté suivant concernant l'admission de récipients de transport contenant de l'oxygène et de l'hydrogène comprimés au transport en G. V.

1° Les récipients de transport contenant de l'oxygène et de l'hydrogène comprimés qui répondent aux prescriptions de la position XLV de la Vme annexe [1]) au règlement de transport des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur suisses, du 1er janvier 1894, doivent être admis au transport en G. V.

2° Le § 53, 1er alinéa, lettre *a* [2]), du règlement de transport doit, jusqu'à l'édition de la nouvelle annexe au règlement de transport, être complété par voie d'instruction.

3° Ce complément aura force de loi quatorze jours après sa publication par l'administration présidente de l'association des chemins de fer suisses dans l'organe de publicité pour les avis en matière de transports et tarifs.

[1]) B. 1894 p. 133 et 17.
[2]) B. 1894 p. 89.

Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiff-Unternehmungen

vom 11. Dezember 1893; gültig vom 1. Januar 1893.

Anlage V.

Der schweizerische Bundesrat hat in seiner Sitzung vom 13. Januar 1899 hinsichtlich der Zulassung von Transportgefässen mit verdichtetem Sauerstoff und Wasserstoff zum Eilguttransport folgenden Beschluss gefasst:

1. Transportgefässe mit verdichtetem Sauerstoff und Wasserstoff, welche den Anforderungen der Position XLV der Anlage V [1]) zum Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampschiffunternehmungen, vom 1. Januar 1894, entsprechen, sind zur eilgutmässigen Beförderung zuzulassen;

2. § 53, Absatz 1, litt. *a* [2]), des Transportreglements ist bis zur Ausgabe des neuen Nachtrages zum Transportreglement auf dem Instruktionswege zu ergänzen:

3. die Einführung dieser Ergänzung soll nach stattgehabter 14tägiger Voranzeige durch die Präsidialverwaltung des schweizerischen Eisenbahnverbandes im Publikationsorgan für das Transport- und Tarifwesen erfolgen.

[1]) Z. 1894 S. 133 bezw. 16.
[2]) Z. 1894 S. 89.

Digitized by Google

Transports d'animaux par chemins de fer.[1])

Le tarif exceptionnel du 1er juillet 1898 pour le transport en grande vitesse de volailles vivantes, et en petite vitesse des espèces porcines et bovines et des chevaux, ainsi que pour le transport des convoyeurs dans le trafic entre les stations des chemins de fer de l'Etat hongrois, du chemin de fer de Kaschau à Oderberg, du chemin de fer Raab-Ödenburg-Ebenfurt et de la société des chemins de fer du sud (lignes hongroises), d'une part, et les stations des chemins de fer de l'Etat bavarois, d'autre part, contient les dispositions spéciales suivantes, en ce qui concerne les soins et l'alimentation à donner aux animaux.

1° Transport des volailles vivantes en grande vitesse.

Les caisses, paniers, cages et claire-voies renfermant des volailles vivantes doivent être aérés, pourvus de fonds étanches et de récipients extérieurs pour la nourriture et le breuvage des animaux; le nombre de ces derniers doit être dans un rapport tel avec le volume du contenant qu'ils puissent se mouvoir librement.

La nourriture et le breuvage des animaux peuvent être donnés en Autriche-Hongrie dans les gares suivantes :

a) Stations des chemins de fer de l'Etat hongrois:

Arad, Budapest-Ferenczváros-marhavásár, Csap, Czegléd, Debreczin, Dombovár, Ersekujvár, Hatvan, Kétegyháza, Királyháza, Kis-Czell, Kőbanya alsó palyaudvar, Kolozsvár, Nagyvárad, Orsova, Párkany-Nána, Piski, Ruttka, Szabadka, Szeged, Temesvár-Józsefváros, Tepla-Trencsén, Ujvidék, Uj-Zsolna, Üszög.

b) Stations de la société des chemins de fer du sud:

Barcs, Sziszek, Kanizsa, Marburg, Laibach dans le délai de 20 à 24 heures après le chargement ou après la dernière gare pour alimenter et abreuver les animaux, Klagenfurt, Villach, Lienz, Franzensfeste et Kufstein, après un délai de 12 heures après la dernière gare pour alimenter et abreuver les animaux.

[1]) Suite aux communications B. 1897 p. 376, 506, 835.

Tiertransporte auf den Eisenbahnen.[1])

Im Ausnahmetarif für die Beförderung von lebendem Geflügel als Eilgut, von Borstenvieh, Hornvieh und Pferden als Frachtgut, ferner für die Beförderung der Tierbegleiter im Verkehre zwischen Stationen der k. Ungarischen Staatseisenbahnen, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn, der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien) einerseits und Stationen der k. Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits, vom 1. Juli 1898, sind, hinsichtlich der Versorgung und Verpflegung etc. der Tiere, folgende besondere Tarif-Bestimmungen enthalten:

1. Beförderung von Geflügel als Eilgut.

Kisten, Körbe, Käfige und Steigen mit lebendem Geflügel müssen luftig, mit geschlossenem Boden und ausserhalb mit Gefässen für Fütterung und Tränkung der Tiere versehen sein, auch muss die Anzahl der Tiere dem Raume der Behälter derart entsprechen, dass sie sich darin frei bewegen können.

Die Fütterung und Tränkung der Tiere in Oesterreich-Ungarn kann in folgenden Stationen stattfinden:

a) Stationen der k. Ungarischen Staatseisenbahnen.

Arad, Budapest-Ferenczváros-marhavásár, Csap, Czegléd, Debreczen, Dombovár, Ersekujvár, Hatvan, Kétegyháza, Királyháza, Kis-Czell, Kőbanya alsó palyaudvar, Kolozsvár, Nagyvárad, Orsova, Párkany-Nána, Piski, Ruttka, Szabadka, Szeged, Temesvár-Józsefváros, Tepla-Trencsén, Ujvidék, Uj-Zsolna, Üszög;

b) Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft:

Barcs, Sziszek, Kanizsa, Marburg, Laibach in der Zeit zwischen 20 und 24 Stunden nach der Verladung beziehungsweise der letzten früheren Tränkung und Fütterung der Tiere; in Klagenfurt, Villach, Lienz, Franzensfeste und Kufstein nach Ablauf von je 12 Stunden nach der letzten Tränkung und Fütterung der Tiere;

[1]) Fortsetzung der Mitteilungen Z. 1897 S. 376, 506, 835.

Digitized by Google

c) Station de la société des chemins de fer de l'Etat austro-hongrois:

Vienne.

d) Stations des chemins de fer de l'Etat autrichien:

Penzing (gare des manœuvres), St-Pölten, Fehring, Laibach et Villach.

Les expéditeurs ont la faculté de désigner dans la lettre de voiture les stations situées sur le parcours choisi, où se donneront la nourriture et le breuvage.

Quand la lettre de voiture prescrit d'alimenter et d'abreuver les animaux, les expéditeurs sont tenus de veiller à ce que les auges nécessaires pour abreuver les animaux soient jointes aux récipients en nombre suffisant et soient établies de manière à ce qu'elles puissent sans difficulté être remplies d'eau; il semble ainsi possible d'abreuver les animaux même pendant les courts arrêts qu'entraînent les retards des trains.

Quand des volailles vivantes sont transportées par quantités de 5, 10 et 15 kilos, les animaux, si la lettre de voiture le prescrit et si l'expéditeur fournit la quantité de nourriture voulue, sont alimentés et abreuvés sans frais par les employés des administrations des chemins de fer. Mais si la lettre de voiture prescrit d'alimenter et d'abreuver les animaux, sans que l'expéditeur ait fourni la quantité voulue de nourriture, les dépenses qu'entraînent l'alimentation et le breuvage sont recouvrées conformément aux dispositions suivantes.

Pour la nourriture et le breuvage à donner par les employés de l'administration du chemin de fer, y compris les frais de la nourriture nécessaire — fournie par l'administration du chemin de fer sur le réseau de laquelle est située la station où sont donnés la nourriture et le breuvage — on perçoit chaque fois dans les stations hongroises et autrichiennes les taxes énoncées dans le tarif austro-hongrois, Ire partie, division B.

Pour pouvoir donner avec toute la célérité possible la nourriture et le breuvage aux animaux dans les stations indiquées par l'expéditeur sur la lettre de voiture, ces stations doivent être télégra-

c) Station der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft:

Wien:

d) Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen:

Penzing (Rangierbahnhof), St. Pölten, Fehring, Laibach und Villach.

Die Versender sind berechtigt, die auf dem gewählten Verkehrswege gelegenen Fütterungs- und Tränkestationen im Frachtbriefe vorzuschreiben.

Wenn die Fütterung und Tränkung der Tiere auf dem Frachtbriefe vorgeschrieben wird, sind die Versender verpflichtet, dafür zu sorgen, dass die zur Tränkung der Tiere nötigen Trinkgefässe in genügender Anzahl und in geeigneter Weise an den Behältern angebracht werden, damit das Eingiessen des Wassers in diese Gefässe ohne Umstände erfolgen kann; hierdurch erscheint die Tränkung der Tiere auch während kurzer Aufenthaltszeiten, welche durch Zugsverspätungen herbeigeführt werden, möglich.

Bei Beförderung von lebendem Geflügel in Mengen von 5, 10 und 15 kg geschieht Fütterung und Tränkung der Tiere, wenn dies auf dem Frachtbriefe vorgeschrieben und die erforderliche Futtermenge seitens der Versender beigestellt wird, durch Bedienstete der Eisenbahn-Verwaltungen kostenfrei. Wird dagegen die Fütterung und Tränkung der Tiere auf den Frachtbriefen beantragt, die erforderliche Futtermenge seitens der Versender aber nicht beigestellt, so gelangen die nachstehend festgesetzten Fütterungs- und Tränkgebühren zur Einhebung.

Für die, durch Bedienstete der Eisenbahnverwaltung zu besorgende einmalige Fütterung und Tränkung der Tiere einschliesslich der Selbstkosten für das erforderliche Futter — welches diejenige Eisenbahnverwaltung beistellt, in deren Bereich die Futter- und Tränkstation gehört — werden in den ungarischen und österreichischen Stationen die im österreichisch-ungarischen Tarif, Teil I, Abteilung B, vorgesehenen Gebühren erhoben.

Damit die Fütterung und Tränkung der Tiere in den seitens der Absender auf dem Frachtbriefe vorgeschriebenen Stationen so rasch als möglich vorgenommen werden kann, sind diese Stationen

Digitized by Google

phiquement prévenues que tel train amène un chargement de volailles vivantes pesant tant et qu'il faut nourrir et abreuver. Cet avertissement télégraphique doit avoir lieu de telle sorte que la première station désignée dans la lettre de voiture pour alimenter et abreuver les volailles soit avisée par la station de départ et que toute station subséquente indiquée dans la lettre de voiture pour alimenter et abreuver les volailles soit avisée par la précédente.

Les frais qu'entraîne l'avertissement télégraphique sont portés sur la lettre de voiture.

Si la nourriture et le breuvage sont donnés aux animaux dans une gare intermédiaire bavaroise, on doit rembourser les frais nets de nourriture.

Les frais accessoires nécessités en cours de route (y compris les dépenses pour nourriture et breuvage) sont considérés comme débours grevant la marchandise en cours de route et mis au compte de l'expédition.

Il est loisible aux expéditeurs d'indiquer dans la lettre de voiture celui des itinéraires prévus dans les prescriptions d'acheminement pour les relations entre stations par lequel on désire que le transport ait lieu. Cet ordre est également pris en considération moyennant application des tarifs directs quand l'itinéraire indiqué n'a pas droit au transport le jour de la remise. La gare expéditrice renseigne sur les voies à suivre.

* * *

Les taxes inscrites dans les barêmes sont applicables au transport des volailles vivantes comme colis isolés en grande vitesse quand les animaux sont remis en paniers, cages, caisses et autres emballages semblables.

En cas de remise par quantités jusqu'à 15 kilos, on applique les taxes pour 5, 10 ou 15 kilos, chaque fraction de 5 kilos est comptée pour ce poids. Si le colis remis pèse plus de 15 kilos, on calcule les frais de transport d'après le poids réel, mais avec minimum de 20 kilos, et sur les taxes fixées par 100 kilos; ce calcul se fait, pour le poids

unter Angabe des Zuges und des Gewichtes der Sendung telegraphisch davon zu verständigen, dass ein Transport von lebendem Geflügel eintreffen wird, dessen Fütterung und Tränkung dort stattzufinden hat. Diese telegraphische Verständigung hat derart zu erfolgen, dass die erste im Frachtbriefe vorgeschriebene Fütterungs- und Tränkestation seitens der Aufgabe-Station, jede folgende im Frachtbriefe vorgeschriebene Fütterungs- und Tränkestation dagegen seitens der vorgelegenen solchen Station verständigt werde.

Die Gebühren für die telegraphische Verständigung sind auf dem Frachtbriefe anzulasten.

Findet die Tränkung und Fütterung der Tiere in einer bayerischen Unterwegsstation statt, so werden die baren Auslagen für das Futter nachgenommen.

Die unterwegs entstehenden Nebengebühren (auch die Fütterungs- und Tränkungsgebühren) werden als Unterwegsnachnahmen verrechnet und haften auf der Sendung.

Den Aufgebern ist es freigestellt, von den in den Leitungs-Vorschriften für die betreffenden Stationsverbindungen vorgesehenen Beförderungswegen denjenigen im Frachtbriefe vorzuschreiben, über welchen die Beförderung gewünscht wird. Diese Vorschrift wird unter Anwendung der direkten Tarife auch dann beachtet, wenn der vorgeschriebene Weg am Aufgabetag nicht beförderungsberechtigt ist. Aufschluss über die Beförderungswege erteilt die betreffende Aufgabestation.

* * *

Die in den Tariftabellen enthaltenen Frachtsätze finden auf die Beförderung von lebendem Geflügel als Eilstückgut Anwendung, wenn die Tiere in Körben, Käfigen, Kisten und dergleichen verpackt zur Aufgabe gelangen.

Bei Aufgabe in Mengen bis zu 15 kg finden die Frachtsätze für 5, 10 oder 15 kg Anwendung, wobei je angefangene 5 kg für voll gelten. Bei Auflieferung von mehr als 15 kg erfolgt die Berechnung der Frachtgebühren für das wirkliche Gewicht mindestens jedoch für 20 kg auf Grund der für 100 kg bezifferten Frachtsätze, wobei das

Digitized by Google

excédant 20 kilos, par fractions indivisibles de 10 kilos.

Pour le transport des volailles vivantes par wagons complets sont applicables les taxes de grande vitesse inscrites dans les barêmes pour 100 kilos à condition qu'il y ait un poids minimum de 2000 kilos par lettre de voiture et par wagon.

Si la remise des volailles vivantes a lieu en wagons à claire-voies mobiles (cloisons) ou à étages, le prix de transport est également calculé sur un minimum de 2000 kilos.

2° Transport en petite vitesse des espèces porcines et bovines et des chevaux.

Le transport a lieu par les voies indiquées dans la division IV du tarif. Dans les relations de trafic qui comportent plusieurs voies d'acheminement, l'expéditeur est libre de choisir entre elles. La voie à suivre doit être formellement indiquée dans la lettre de voiture. Dans le cas où une voie non mentionnée au tarif est indiquée, les frais de transport direct de ce tarif ne sont pas applicables et l'expédition a lieu en trafic scindé par la voie qu'a indiquée l'expéditeur.

Si le transport des animaux est, en tout ou en partie, demandé ou accordé par des trains qui ne sont pas généralement destinés au transport d'animaux ou au transport d'animaux de l'espèce en question, il est perçu, en sus de la taxe, des frais supplémentaires dont le montant est calculé d'après les dispositions des tarifs des administrations de chemins de fer dont le réseau est emprunté par le train autorisé seulement à titre exceptionnel.

Pour le calcul des frais de transport des espèces porcines et bovines et des chevaux par wagons complets, on prend comme base la superficie inscrite sur le wagon, même quand, à défaut des wagons demandés d'une superficie moindre, on doit mettre à la disposition des wagons d'une superficie plus grande. Les fractions de mètre carré sont arrondies au mètre carré de manière à ne pas tenir compte des surfaces jusqu'à 0,5 mètre carré inclusivement, mais à compter comme un mètre les fractions supérieures à ce chiffre. Quand un

über 20 kg hinausgehende Gewicht mit 10 kg steigend so gerechnet wird, dass je angefangene 10 kg für voll angenommen werden.

Bei Beförderung von lebendem Geflügel in Wagenladungen finden die in den Tariftabellen für 100 kg bezifferten Eilgutsätze unter Zugrundelegung eines Gewichtes von mindestens 2000 kg pro Frachtbrief und Wagen, Anwendung.

Bei Aufgabe von lebendem Geflügel in Wagen mit abhebbaren Steigen (Behältern) oder in losem Zustande wird die Fracht ebenfalls für mindestens 2000 kg berechnet.

2. Beförderung von Borstenvieh, Hornvieh und Pferden als Frachtgut.

Die Beförderung der Transporte erfolgt über die in Abteilung IV des Tarifes enthaltenen Verkehrswege. In Verkehrsverbindungen, für welche mehrere Leitungswege angegeben sind, steht dem Versender die Wahl unter denselben frei. Der einzuhaltende Weg muss in den Frachtbriefen ausdrücklich vorgeschrieben werden. Im Falle der Vorschreibung eines im Tarife nicht angeführten Weges gelangen die direkten Frachtsätze dieses Tarifes nicht zur Anwendung, und die Abfertigung erfolgt auf der vom Absender vorgeschriebenen Route von Bahn zu Bahn.

Wird die Beförderung von Tieren ganz oder zum Teil mit solchen Zügen verlangt und gestattet, welche für die Beförderung von Tieren überhaupt oder für die Beförderung der betreffenden Tierart nicht bestimmt sind, so wird ausser der Fracht noch ein Zuschlag erhoben, dessen Berechnung sich nach den Tarifbestimmungen derjenigen Eisenbahnverwaltung richtet, in deren Bereich der nur ausnahmsweise zugelassene Zug verkehrt.

Der Frachtberechnung für die Beförderung von Borstenvieh, Hornvieh und Pferden in Wagenladungen wird die am Wagen angeschriebene Ladefläche zu Grunde gelegt, auch wenn in Ermangelung der angeforderten Wagen mit geringerer Ladefläche, Wagen mit grösserer Ladefläche gestellt werden müssen. Bruchquadratmeter werden auf ganze Quadratmeter in der Weise abgerundet, dass Flächen bis einschliesslich 0,5 Quadratmeter gar nicht, grössere aber für ein ganzes Quadratmeter gerechnet werden. Bei Verwendung mehrerer Wagen zu einer

Digitized by Google

envoi nécessite l'emploi de plusieurs wagons, les fractions sont arrondies à l'unité pour chaque wagon séparément, mais les frais de transport ne sont, par contre, arrondis qu'une fois.

En ce qui concerne particulièrement les espèces porcines, le calcul des frais de transport se fait: *a* sur les taxes applicables à un wagon à bestiaux de deux étages, en ne tenant compte que de la superficie d'un étage du wagon employé. En conséquence, lorsque sur les parois latérales du wagon se trouve inscrite en un chiffre la superficie totale des deux étages, on doit, pour le calcul de la taxe, prendre la moitié du chiffre indiqué. *b)* les taxes afférentes à un wagon à un étage ou à un étage d'un wagon à bestiaux qui en comporte deux ne sont donc applicables que si les porcs sont, faute de wagons à deux étages, exceptionnellement transportés dans un wagon à un étage ou si, en cas de remise de transports plus grands, il reste une partie de l'expédition représentant la moitié du chargement complet d'un wagon et qui est chargée dans un étage d'un wagon à deux étages. En ce cas, le calcul des frais est fait d'après la superficie inscrite sur la paroi latérale du wagon et relative à l'étage occupé.

Lorsque des chevaux sont embarqués en wagons-écuries, les taxes du tarif exceptionnel ne sont pas applicables. Si des chevaux et des bestiaux sont embarqués ensemble dans un seul et même wagon, on applique le tarif pour les chevaux.

Quand moins de 6 chevaux ou de 7 bêtes à cornes sont embarqués dans un wagon, on n'applique les taxes directes que si l'expéditeur en fait la demande dans la lettre de voiture, autrement l'envoi a lieu en trafic scindé.

La nourriture que la station de départ juge absolument nécessaire à l'alimentation des animaux en cours de route est transportée gratuitement dans le wagon à bestiaux ou dans des coffres à fourrage.

Les coffres à fourrage des wagons affectés au transport des bestiaux ne doivent être employés, en dehors du transport de fourrage, que pour y mettre des animaux isolés, malades en cours de route. Il n'est perçu, à raison de ce fait, aucune taxe spéciale.

Sendung erfolgt die Abrundung der Bruchquadratmeter für jeden Wagen besonders, die Abrundung der Fracht dagegen nur einmal.

In besonderem für Borstenvieh erfolgt die Frachtberechnung: *a)* nach den Frachtsätzen für einen doppelbödigen Borstenviehwagen auf Grund der Ladefläche nur einer Etage des verwendeten Wagens. Demnach ist in jenen Fällen, wo an der Langseite des Wagens die Gesamtladefläche beider Etagen in einer Ziffer angeschrieben ist, der Frachtberechnung nur die Hälfte der angegebenen Ladefläche zu Grunde zu legen. *b)* Die Frachtsätze für einen einbödigen oder für eine Etage eines doppelbödigen Borstenviehwagens gelangen nur dann zur Anwendung, wenn das Borstenvieh in Ermangelung von doppelbödigen Wagen ausnahmsweise in einbödigen Wagen befördert wird oder wenn bei Aufgabe grösserer Transporte eine halbe Wagenladung bildende Teilsendungen übrig bleiben und in einer Etage eines doppelbödigen Wagens verladen werden. In diesem Falle erfolgt die Frachtberechnung auf Grund der auf der Langseite des Wagens angeschriebenen beziehungsweise der auf die benützte Etage entfallenden Ladefläche.

Bei Verladung von Pferden in Stallungswagen können die Frachtsätze des Ausnahmetarifes keine Anwendung finden. Werden Pferde und sonstiges Vieh gemischt in einen und denselben Wagen geladen, so kommt der Tarif für Pferde zur Anwendung.

Bei Beförderung von weniger als 6 Stück Pferden oder weniger als 7 Stück Hornvieh in einem Wagen werden die direkten Frachtsätze nur dann angewendet, wenn dies seitens der Aufgeber im Frachtbriefe verlangt wird, andernfalls erfolgt Abfertigung von Bahn zu Bahn.

Das während des Eisenbahntransportes zur Fütterung der Tiere nach Ermessen der Aufgabestation unumgänglich notwendige Futter wird unentgeltlich im Viehwagen oder im Futterkasten (Trommel) befördert.

Die Futterkasten (Trommeln) der zur Viehbeförderung benützten Wagen dürfen ausser zum Futtertransporte nur zur Unterbringung einzelner unterwegs erkrankter Tiere benützt werden. Eine besondere Frachtgebühr wird hierfür nicht erhoben.

Digitized by Google

L'embarquement et le débarquement des animaux vivants sont faits exclusivement par l'expéditeur et le destinataire.

Les administrations chargées du transport n'assument aucune responsabilité pour les animaux morts, échappés ou blessés en cours de route. La responsabilité du chemin de fer pour perte ou avarie n'est pas modifiée lorsque l'expédition n'est pas accompagnée d'un convoyeur, dans le cas où les dispositions du tarif, 1re partie, le permettent. Au surplus, le chemin de fer n'assume aucune responsabilité pour le dommage dont il n'aurait pas eu à répondre en cas d'accompagnement.

Les frais accessoires éventuels tels que frais de stationnement, dédits, frais de désinfection et de formalités en douane, frais d'abreuvement, etc., sont calculés d'après les tarifs locaux des chemins de fer intéressés. Les frais accessoires faits en cours de route sont considérés comme débours grevant la marchandise en cours de route et sont mis au compte de l'expédition.

3° Transport des convoyeurs de bêtes à cornes et de chevaux.

Pour le transport des convoyeurs, on applique les taxes de voyage inscrites au tarif. Au retour, les convoyeurs ne jouissent d'aucune faveur spéciale.

Les bagages à main usuels des convoyeurs sont transportés gratuitement dans le wagon à bestiaux. Les autres bagages ou colis ne doivent pas être placés dans le wagon chargé de bestiaux et doivent être remis à la gare de départ pour être régulièrement enregistrés.

Das Ein- und Ausladen lebender Tiere ist stets durch die Versender beziehungsweise Empfänger zu besorgen.

Die transportierenden Verwaltungen übernehmen für die Tiere, welche während des Transportes umstehen, entspringen oder verletzt werden, keine Haftung. Die Haftpflicht der Eisenbahn für Verlust oder Beschädigung wird nicht geändert, falls von der Beigabe eines Begleiters, insoweit dies nach den Bestimmungen des Tarifes, Teil I, zulässig ist, abgesehen wird. Insbesondere erwächst der Eisenbahn keine Haftung für den Schaden, für den sie im Falle der Begleitung nicht aufzukommen gehabt hätte.

Allfällige Nebengebühren wie Standgeld, Reugeld, Desinfektions- und Zollabfertigungsgebühren, Tränkgebühr u. s. w. werden nach den Lokaltarifen der betreffenden Eisenbahnverwaltungen berechnet. Die unterwegs entstehenden Nebengebühren werden als Unterwegsnachnahmen verrechnet und haften auf der Sendung.

3. Beförderung der Begleiter von Hornvieh und Pferdesendungen.

Für die Beförderung der Tierbegleiter kommen die im Tarife angegebenen Fahrgebühren zur Einhebung. Bei der Rückreise geniesst der Tierbegleiter keine Begünstigung.

Das übliche Handgepäck der Tierbegleiter wird unentgeltlich im Viehwagen mitbefördert. Sonstiges Gepäck oder Güterstücke dürfen in dem mit Vieh beladenen Wagen nicht untergebracht werden, sind vielmehr behufs regelrechter Abfertigung der Aufgabestation zu übergeben.

Convention concernant le trafic direct sur les chemins de fer russes.[1])

(Edition de 1896.)

Modifications et additions résultant des décisions prises par la conférence générale du 15 octobre 1897 au 1er avril 1898 et approuvées par les ministres des voies de communication et des finances.

L'article 1er est modifié de la manière suivante :

[1]) B. 1897 p. 712; 1898 p. 25.

Übereinkommen betreffend den direkten Verkehr zwischen den russischen Eisenbahnen.[1])

(Ausgabe vom Jahre 1896.)

Abänderungen und Ergänzungen, welche auf Grund der von den Ministerien der Verkehrsanstalten und der Finanzen bestätigten Beschlüsse der Allgemeinen Konferenzen in der Zeit vom 15. Oktober 1897 bis zum 1. April 1898 erfolgt sind.

Der § 1 erhält folgende abgeänderte Fassung: Gegenwärtiges «Übereinkommen betreffend den

[1]) Z. 1897 S. 712; 1898 S. 25.

Digitized by Google

La présente « convention concernant le trafic direct » est conclue entre les chemins de fer de l'Etat, ceux de Varsovie-Vienne, Vladicaucase-Ivangorod-Dombrova, Lods, Moscou-Kazan, Moscou-Kiev-Voronèje, Moscou-Iaroslav-Arkhangelsk, Moscou-Windau-Rybinsk, Riazan-Ouralsk, Tchoulkov et les chemins de fer du sud-est.

Un règlement spécial concernant le trafic direct avec la première société des voies d'accès est annexé ci-après. [1])

Les notifications concernant l'admission éventuelle d'un nouveau chemin de fer ou d'un nouveau tronçon d'une ligne déjà existante doivent être faites à la conférence générale deux mois au plus tard avant l'ouverture de l'exploitation régulière sur les nouvelles lignes, en indiquant si le chemin de fer ou le tronçon à ouvrir entre dans le trafic direct des voyageurs et des marchandises en vertu des conventions relatives aux présents trafics ou en vertu d'autres arrangements, qui devront être désignés.

L'administration des lignes à ouvrir doit aviser par télégraphe tous les chemins de fer de l'ouverture au trafic régulier ou temporaire d'un chemin de fer, d'un tronçon ou d'un embranchement quelconque: elle doit en même temps, et aussi par télégraphe, en donner avis à la rédaction de la collection des tarifs; lorsque l'ouverture au trafic est simplement temporaire, il faut indiquer si les transports sur la nouvelle ligne ou le nouveau tronçon seront effectués en vertu des conditions générales contenues dans la loi générale des chemins de fer russes ou suivant les possibilités, c'est-à-dire suivant l'état des nouvelles lignes et les travaux qui y sont exécutés.

Au chapitre 7 « *Expédition* » est ajouté le nouvel article qui suit:

Art. 38a. Lorsque les marchandises expédiées aux entrepôts ou aux élévateurs doivent par suite de l'encombrement de ces locaux être retenues, il faut observer les règles suivantes:

1° En cas d'encombrement prévu de l'entrepôt ou de l'élévateur, le chemin de fer auquel ils appartiennent est tenu de télégraphier à tous

[1]) Voir annexe n° 6 publiée au B. 1897 p. 793.

direkten Verkehr », ist zwischen den Staatsbahnen, der Warschau-Wiener, Wladikawkaser, Iwangorod-Dombrowaer, Lodzer, Moskau-Kasaner, Moskau-Kiew-Woronescher, Moskau-Jaroslaw-Archangelsker, Moskau-Windau-Rybinsker, Rjasan-Uralsker, Tschulkowschen und den Süd-Ost-Bahnen abgeschlossen worden.

Ein besonderes Reglement über den direkten Verkehr mit der Ersten Gesellschaft der Zufuhrbahnen ist hier angeschlossen. [1])

Über die bevorstehende Aufnahme einer neuen Bahn oder einer neuen Teilstrecke einer vorhandenen Bahn ist nicht später als 2 Monate vor Eröffnung des regelmässigen Betriebes auf der neuen Linie der Allgemeinen Konferenz Anzeige zu machen und dabei anzugeben, ob die zu eröffnende Bahn oder Teilstrecke in den direkten Personen- und Güterverkehr auf allgemeiner Grundlage des Übereinkommens über diese Verkehre, oder auf Grundlage irgend welcher anderer Bestimmungen und welcher eintritt.

Über die Eröffnung des regelmässigen oder einstweiligen Betriebes auf irgend einer Bahn, einer Teilstrecke oder Zweiglinie derselben hat die Verwaltung der zu eröffnenden Linie alle Bahnen per Telegraph zu benachrichtigen und gleichzeitig, ebenfalls per Telegraph, an die Redaktion der Sammlung der Tarife eine entsprechende Bekanntmachung abzulassen; im Falle die Betriebseröffnung nur eine einstweilige ist, ist anzugeben, ob die Transporte auf der neuen Bahn oder Teilstrecke auf Grundlage der im Allgemeinen Statut der russischen Eisenbahnen enthaltenen allgemeinen Bestimmungen oder nach Möglichkeit stattfinden werden, je nachdem es der Zustand der neuen Linie und die auf derselben ausgeführten Arbeiten erlauben.

Kapitel 7 « *Abfertigung* » wird durch folgenden neuen Paragraphen ergänzt:

§ 38a. Wenn die nach den Niederlagen oder Elevatoren abgefertigten Güter infolge der Anfüllung dieser Räume aufgehalten werden müssen, so sind folgende Regeln zu beobachten:

1. Im Falle voraussichtlicher Anfüllung der Niederlage oder des Elevators ist die Bahn, welcher dieselben zugeteilt sind, verpflichtet, allen Bahnen

[1]) Veröffentlicht als Anlage 6 Z. 1897 S. 793.

Digitized by Google

les chemins de fer pour suspendre l'expédition des marchandises à l'entrepôt ou à l'élévateur :

« Prière de suspendre jusqu'à nouvel avis à dater du (jour et mois) l'envoi de marchandises à (désignation de l'entrepôt). »

2° Le télégramme en question doit être expédié au moins deux jours avant la date qui y est indiquée pour la suspension des envois.

3° Les marchandises expédiées avant la réception du télégramme ou avant l'ouverture du délai qui y est indiqué doivent être transportées jusqu'à la gare de destination et ne doivent pas être retenues en cours de route pour cause de notification de la fermeture de l'entrepôt.

Art. 116. A compléter comme suit :

Remarque. On n'exige pas d'acte technique particulier lors de la transmission de wagons à la gare d'Eydtkuhnen, lorsque le procès-verbal commercial dressé par la gare d'Eydtkuhnen relatif au coulage indique l'état défectueux du wagon et lorsque la signature de l'employé technique est légalisée.

L'art. 123 reçoit la nouvelle rédaction suivante :

Art. 123. Lorsqu'après l'arrivée de la marchandise à la gare destinataire la vérification révèle une avarie ou un manquant de la marchandise, etc., et qu'une indication à ce sujet a déjà été portée par la gare de départ sur la lettre de voiture ou qu'un procès-verbal réglementaire a été dressé dans une gare intermédiaire quelconque et que les constatations faites concordent exactement avec celles que contient la lettre de voiture ou le précédent procès-verbal, la gare destinataire n'a pas de nouveau procès-verbal à dresser; mais, dans ce cas, elle doit certifier le résultat de la vérification sur la copie du précédent procès-verbal accompagnant la marchandise.

Cette attestation doit être validée par la signature du chef de gare.

Il est interdit à la gare destinataire d'introduire aucune modification dans la copie du précédent procès-verbal jointe à la marchandise et elle doit, en cas de non-concordance entre les indications de ce procès-verbal et l'état réel de la marchandise, dresser un nouveau procès-verbal.

Ajouter à l'article 139 la nouvelle remarque ci-dessous :

wegen Einstellung der Abfertigung von Güter-Sendungen nach der Niederlage oder dem Elevator zu telegraphieren :

« Bitte, vom (Datum und Monat) ab die Abfertigung von Gütern nach (Bezeichnung der Niederlage) bis auf weitere Benachrichtigung einzustellen. »

2. Das betreffende Telegramm ist mindestens zwei Tage vor dem in demselben angegebenen Termine für die Einstellung der Abfertigung abzusenden.

3. Waren, welche vor Empfang des Telegramms oder vor Eintritt des in demselben angezeigten Termins abgefertigt worden, sind bis zur Bestimmungsstation zu befördern und dürfen auf dem Wege aus Anlass der Benachrichtigung über die Schliessung der Niederlage nicht aufgehalten werden.

§ 116 wird durch folgende Anmerkung ergänzt:

Anmerkung. Bei der Übergabe von Wagen auf der Station Eydtkuhnen wird ein besonderer technischer Akt nicht verlangt, sofern in dem von der Station Eydtkuhnen aufgenommenen kommerziellen Protokoll über die Leckage der mangelhafte Zustand des Wagens angegeben und durch die Unterschrift des technischen Beamten beglaubigt ist.

§ 123 erhält folgende neue Fassung:

§ 123. Wenn nach Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation bei der Besichtigung eine Beschädigung oder das Fehlen des Gutes etc. konstatiert wird und hierüber bereits früher im Frachtbriefe von der Versandstation Vermerk gemacht oder ein ordnungsmässiges Protokoll auf irgend einer Zwischenstation aufgenommen worden ist, und wenn die ermittelten Daten mit den im Frachtbriefe oder dem früheren Protokolle enthaltenen genau übereinstimmen, so ist kein neues Protokoll auf der Bestimmungsstation aufzunehmen; jedoch hat in diesem Falle die Bestimmungsstation den Befund in der mit dem Gute eingetroffenen Kopie des früheren Protokolls zu bescheinigen.

Solche Bescheinigung ist durch die Unterschrift des Stationschefs zu bekräftigen.

Der Empfangsstation ist es untersagt, in der mit dem Gute eingetroffenen Kopie des früheren Protokolles irgend welche Änderungen vorzunehmen, und hat dieselbe, im Falle der Nichtübereinstimmung der Daten jenes Protokolls mit dem wirklichen Befunde, hierüber ein neues Protokoll aufzunehmen.

§ 139 wird durch folgende neue Anmerkung ergänzt:

Digitized by Google

Remarque 3. La responsabilité édictée en vertu des articles 103 et 107 de la loi générale des chemins de fer russes pour retard dans la livraison des marchandises des colons par rapport aux délais indiqués dans les horaires des trains pour le transport des colons et de leurs bagages incombe aux chemins de fer fautifs en proportion des retards qui leur sont imputables.

L'art. 150 est complété par la remarque suivante:

Remarque 3. Les services du contentieux des chemins de fer doivent également faire application de l'article 150 dans leurs rapports avec les chemins de fer intéressés, pour les plaintes émanant des expéditeurs de marchandises.

Au titre IV, «Décomptes entre les chemins de fer», apporter les modifications suivantes:

a. Insérer en tête du titre IV un second article 150a:

Art. 150a. Les décomptes réciproques entre chemins de fer sont effectués en vertu des dispositions contenues dans les conventions sur le trafic direct, sur le trafic direct des voyageurs et bagages et sur l'emploi réciproque des wagons à marchandises, ainsi qu'en vertu des ententes spéciales conclues entre chemins de fer.

Le paiement effectif et la réception du numéraire par les chemins de fer de l'Etat et privés dans tous leurs décomptes réciproques — à l'exception des avances faites par les chemins de fer lors du transport de marchandises — se font par l'intermédiaire de la banque de l'empire d'après les règles ici fixées (annexe n° 4)[1]) sur les décomptes généraux entre chemins de fer.

Remarque. Le chemin de fer transcaspien opère, conformément aux dispositions générales, le décompte concernant les expéditions du trafic direct avec les lignes du réseau par l'intermédiaire de la banque de l'empire.

b. Art. 153, complété par la remarque suivante:

Remarque. Si la gare destinataire constate une erreur en ce qui concerne la perception du taux de la prime pour l'assurance de la valeur de la marchandise, on ne peut réclamer aucun complément de paiement au destinataire, mais la moins-value de la prime doit être portée au compte du chemin de fer expéditeur.

c. L'article 160 est modifié comme suit:

Art. 160. Dans le relevé des décomptes mensuels pour le trafic des marchandises, il est interdit d'omettre ou de laisser de côté certains articles du compte.

[1]) Voir B. 1897 p. 786.

Anmerkung 3. Die auf Grund der §§ 103 und 107 des Allgemeinen Statuts der russischen Eisenbahnen festgesetzte Haftpflicht für die verspätete Lieferung der Güter von Ansiedlern gegenüber den in den Fahrplänen der Züge für die Beförderung von Ansiedlern und deren Gepäck angegebenen Fristen entfällt auf die schuldigen Bahnen nach Massgabe der sie treffenden Verspätungen.

§ 150 wird durch folgende Anmerkung ergänzt:

Anmerkung 3. Den § 150 haben auch die juristischen Abteilungen der Eisenbahnen bei ihren Verhandlungen mit den beteiligten Bahnen wegen der von den Warenversendern angebrachten Klagen zur Richtschnur zu nehmen.

Im Abschnitt IV «Abrechnungen zwischen den Bahnen» sind folgende Änderungen vorzunehmen:

a. Am Anfange des Abschnitts wird ein neuer § 150 a aufgenommen:

§ 150 a. Die gegenseitigen Abrechnungen zwischen den Eisenbahnen werden auf Grund der in den Konventionen über den direkten Verkehr, über den direkten Personen- und Gepäckverkehr und über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen enthaltenen Bestimmungen, sowie auch auf Grund besonderer zwischen den Bahnen abgeschlossenen Vereinbarungen ausgeführt.

Die eigentliche Zahlung und der Empfang der Geldsummen seitens der Privat- und Staatsbahnen bei allen ihren gegenseitigen Abrechnungen — mit Ausnahme der bei der Beförderung von Gütern von den Eisenbahnen gewährten Vorschüsse — geschieht durch Vermittelung der Staatsbank auf Grund der hier angeschlossenen Regeln (Anlage Nr. 4)[1]) über die allgemeinen Abrechnungen zwischen den Bahnen.

Anmerkung. Die Transkaspische Bahn rechnet über die Sendungen des direkten Verkehrs mit den Bahnen des Netzes auf allgemeiner Grundlage durch Vermittelung der Reichsbank ab.

b. § 153 wird durch folgende Anmerkung ergänzt:

Anmerkung. Wenn die Empfangsstation eine Unrichtigkeit hinsichtlich der Erhebung der Prämie für die Versicherung des Wertes des Gutes bemerkt, so ist keine Nachzahlung vom Empfänger zu fordern, dagegen ist die Mindererhebung der Prämie der Versandbahn in Rechnung zu stellen.

c. Der § 160 erhält folgende neue Fassung:

§ 160. Bei der Zusammenstellung der monatlichen Abrechnungen für den Güterverkehr sind weder Auslassungen noch Nichtberücksichtigung einzelner Positionen der Rechnung gestattet.

[1]) Abgedruckt Z. 1897 S. 786.

Digitized by Google

d. L'article 161 est modifié comme suit :

Art. 161. Simultanément à l'envoi à effectuer en vertu de l'article 159 des comptes mensuels adressés aux chemins de fer intéressés et que prévoit l'article 158, chaque chemin de fer doit aussi envoyer un relevé de compte supplémentaire sur les transports non soumis aux impôts d'Etat (annexe n° 27) et un relevé spécial sur divers articles de compte (annexe n° 28), ainsi qu'un compte détaillé avec toutes les indications voulues pour renseigner sur les sommes figurant dans les relevés; il doit, s'il ya lieu, se référer aux documents et aux faits ou aux prescriptions y relatives.

Si un chemin de fer, sur la demande qui lui est adressée par d'autres chemins de fer, débite ou crédite son propre compte, il doit mentionner la date et le numéro de la lettre du chemin de fer étranger.

Le chemin de fer destinataire doit inscrire dans l'ordre suivant les sommes sur le relevé supplémentaire (annexe n° 27) :

1° celles concernant les remboursements annulés — mais pas avant l'établissement du décompte général sur le trafic direct des marchandises (art. 151) pour le mois durant lequel l'expédition grevée d'un remboursement a été remise au transport :

2° les dévoyés — dans le relevé du mois durant lequel a été définitivement tranchée l'affaire dans la forme prévue aux art. 143 et 144 de la convention ;

3° les marchandises détruites et vendues faute d'enlèvement — mais pas avant l'établissement du décompte général des marchandises pour le mois pendant lequel les marchandises ont été transportées ;

4° les transports militaires — un mois au plus tard après l'arrivée de l'argent destiné à solder ces transports.

Dans le relevé de décompte (annexe n° 28) doivent figurer, outre les sommes de la première catégorie qui y sont déjà désignées, toutes celles à décompter résultant des rapports réciproques des chemins de fer entre eux, lorsque ces sommes ne figurent pas dans les autres pièces à l'appui.

d. Der § 161 erhält folgende neue Fassung:

§ 161. Gleichzeitig mit der auf Grundlage des § 159 stattfindenden Absendung der durch § 158 vorgeschriebenen monatlichen Nachweisungen an die beteiligten Bahnen hat jede Bahn auch eine Ergänzungs-Verrechnungs-Nachweisung über Transporte, welche nicht der Staatssteuer unterliegen (Beilage Nr. 27), und eine besondere Nachweisung über verschiedene Verrechnungs-Gegenstände (Beilage Nr. 28), sowie eine detaillierte Rechnung mit allen erforderlichen Daten zur Erklärung der in den Nachweisungen angegebenen Summen abzusenden, wobei erforderlichenfalls auf die Dokumente und Thatsachen oder auf die betreffenden Vorschriften Bezug zu nehmen ist.

Wenn eine Bahn, infolge Aufforderung anderer Bahnen, ihr eigenes Conto belastet oder kreditiert, so ist das Datum und die Nummer des Schreibens der fremden Bahn anzugeben.

In die Ergänzungs-Nachweisung (Beilage 27) sind von der Empfangsbahn die Summen in folgender Weise aufzunehmen :

1. Über annullierte Nachnahmen nicht früher als bei der Aufstellung der allgemeinen Abrechnung über den direkten Güterverkehr (§ 151) für denselben Monat, in welchem die mit der Nachnahme belegte Sendung zur Beförderung gelangt ist.

2. Über verschleppte Sendungen in die Nachweisung desjenigen Monats, in welchem die Sache in der durch die §§ 143 und 144 des Übereinkommens vorgeschriebenen Ordnung endgültig entschieden worden ist.

3. Über vernichtete und nicht abgenommene verkaufte Güter nicht früher, als bei Aufstellung der allgemeinen Güter-Abrechnung für denjenigen Monat, in welchem diese Güter befördert worden sind.

4. Über Militärtransporte nicht später als einen Monat nach Eingang des Geldes für diese Transporte.

In die Abrechnungs-Nachweisung (Beilage Nr. 28) sind ausser den in derselben genannten Summen der ersten Kategorie auch alle sonstigen aus dem gegenseitigen Verhältnis zwischen den Eisenbahnen hervorgegangenen Verrechnungsbeträge aufzunehmen, soweit dieselben nicht zu den übrigen Beilagen gehören.

Digitized by Google

Doivent également figurer dans le relevé des chemins de fer qui ont effectué ces paiements, les sommes versées aux réclamants et les autres paiements effectués en vertu d'un ordre, tandis que tous les autres articles du relevé n° 28 doivent être portés en compte par les chemins de fer qui ont à payer l'argent, c'est-à-dire par les débiteurs.

Les décomptes relatifs aux sommes payées sur réclamation doivent être effectués dans le délai prescrit par l'art. 135 de la loi générale des chemins de fer russes, ceux qui concernent tous les autres articles un mois au plus tard après la reconnaissance de l'obligation de payer.

Les deux relevés (annexes n°s 27 et 28) doivent être envoyés à tous les chemins de fer intéressés en même temps que le décompte mensuel du trafic correspondant (art. 159).

L'art. 168 est abrogé.

L'art. 174 est abrogé.

L'art. 181 est modifié ainsi qu'il suit:

Art. 181. En cas de modification des sommes portées en remboursements, les chemins de fer expéditeur et destinataire doivent faire directement le décompte entre eux.

L'art. 184 est abrogé.

A la ligne 5 de l'art. 185 (cf. Bulletin 1897, p. 766) lire au lieu de: « réclame au », les mots « déduit sur le compte du ».

A l'art. 186, ligne 2 (cf. Bulletin 1897, p. 766) lire « déduits » au lieu de « restitués ».

L'art. 188 est abrogé.

Nous ne reproduisons pas la nouvelle rédaction de l'annexe 4 (Rapports des chemins de fer avec la banque de l'empire russe), dont les modifications n'ont aucune importance.

Même remarque pour les autres annexes (formulaires).

Hierbei sind die Rechnungen über gezahlte Reklamationssummen und sonstige laut Auftrag geleistete Zahlungen in die Nachweisung derjenigen Bahnen aufzunehmen, welche solche Zahlungen ausgeführt haben, während alle übrigen Positionen der Nachweisung Nr. 28 von denjenigen Bahnen einzutragen sind, die das Geld zu zahlen haben, d. h. von den Debitoren.

Die Abrechnungen über gezahlte Reklamationssummen müssen innerhalb der durch Art. 135 des Allgemeinen Statuts der russischen Eisenbahnen vorgeschriebenen Frist, über alle übrigen Positionen aber nicht später als einen Monat nach Anerkennung der Verpflichtung zur Zahlung erfolgen.

Beide Nachweisungen (Beilage 27 und 28) sind allen beteiligten Bahnen zusammen mit der monatlichen Verkehrs-Abrechnung zuzusenden, welche in dem betreffenden Monat zur Abfertigung gelangt (§ 159).

§ 168 wird aufgehoben.

§ 174 wird aufgehoben.

§ 181 erhält folgende neue Fassung:

§ 181. Im Falle der Abänderung der Nachnahmesumme haben Versand- und Empfangs-Bahn hierüber direkt miteinander abzurechnen.

§ 184 wird aufgehoben.

Im § 185 sind auf Zeile 6 und 8 (cfr. Zeitschrift 1897 Seite 766) die Worte: « fordert von der Versandbahn zurück » durch die Worte: « bringt in Abzug » zu ersetzen.

Im § 186 sind auf Zeile 2 (cfr. Zeitschrift 1897 Seite 766) die Worte: « zurückerstattet werden », durch die Worte: « in Abzug gebracht werden » zu ersetzen.

§ 188 wird aufgehoben.

Von der Publikation der neuen Redaktion der Anlage 4 (Verhältnis der Eisenbahnen zur Russischen Reichsbank) sehen wir ab, da die Änderungen nicht wesentlicher Natur sind.

Ebenso von der Reproduktion der Beilagen (Formulare).

Jurisprudence dans les différents Etats.

Condition d'application des tarifs. Frais de manutention.

(Arrêt de la cour de cassation de France du 25 janvier 1898.)

— Comparer C. I. art. 11. —

A la suite de plusieurs expéditions de vin en fûts pour lesquelles la compagnie du Midi avait

Rechtsprechung in den verschiedenen Staaten.

Tarifbestimmungen. Manipulationsgebühr.

(Entscheidung des französischen Kassationshofes vom 25. Januar 1898.)

— Zu vergleichen I. U. Art. 11. —

Wegen der auf mehrere Sendungen Wein in Fässern durch die Midi-Eisenbahn in Höhe von

Digitized by Google

perçu un prix de 1 fr. 50 par tonne pour frais de manutention, une action fut intentée par les expéditeurs tendant à faire condamner le chemin de fer à leur payer une somme de 40 fr. 55 à titre de détaxe et 2000 fr. à titre de dommages-intérêts pour fausse application du tarif. Les expéditeurs prétendaient en effet qu'en vertu de l'article 14 des conditions d'application des tarifs généraux, les marchandises par cela seul qu'elles sont désignées dans les tarifs spéciaux comme étant transportées par wagon complet de 4000 kilos et au-dessus, devaient bénéficier de la taxe réduite de manutention de 1 fr. par tonne, afférente à ces tarifs spéciaux, au lieu de la taxe ordinaire de 1 fr. 50 lorsqu'elles voyagent aux conditions du tarif général.

Par jugement du 9 novembre 1894, le tribunal de commerce de Bordeaux avait admis l'action en détaxe mais sans allouer de dommages-intérêts.

La cour d'appel infirma ce jugement: attendu, dit-elle, que les conditions d'application des tarifs généraux (petite vitesse) portent les dispositions suivantes:

Art. 14. Il est perçu pour la manutention des marchandises de toute nature les droits suivants: 1 fr. 50 par tonne pour les marchandises en général; 1 fr. par tonne pour les marchandises désignées dans les tarifs spéciaux comme étant transportés par wagons complets de 4000 kilos et au-dessus ou par expédition d'un poids équivalent et sous la même condition de tonnage pour toutes les marchandises dénommées à la sixième série, ainsi que pour les marchandises en vrac expédiées par wagons complets, en exécution de l'article 40, comme étant susceptible de se confondre avec d'autres marchandises de même nature ou dont le contact pourrait être nuisible;

Attendu qu'il résulte nettement de ce texte que les marchandises en général sont soumises à un droit de manutention de 1 fr. 50 par tonne; qu'après avoir posé la règle générale, l'article 14 stipule toutefois le prix exceptionnel de faveur de 1 fr. par tonne limitativement applicable: 1° aux marchandises désignées dans les tarifs spéciaux comme étant transportées par wagon complet de 4000 kilos et au-dessus ou par expédition d'un

Fr. 1. 50 per Tonne berechneten Manipulationsgebühr erhoben die Absender Klage, dahingehend, die Eisenbahn zur Rückerstattung des Betrages von Fr. 40. 55, sowie zu einer Schadensvergütung von Fr. 2000 wegen falscher Anwendung des Tarifes zu verurteilen. Die Absender behaupteten nämlich, dass auf Grund des Artikels 14 der Tarifbestimmungen der allgemeinen Tarife Güter, welche in den Specialtarifen als solche bezeichnet sind, die in Wagenladungen von 4000 Kilogramm und darüber befördert werden, auf die für diese Specialtarife gültige ermässigte Manipulationsgebühr von Fr. 1 per Tonne Anspruch hätten, anstatt der gewöhnlichen Gebühr von Fr. 1. 50, selbst bei Beförderung zu den Bedingungen der allgemeinen Tarife.

Durch Urteil vom 9. November 1894 hatte das Handelsgericht von Bordeaux der Klage auf Rückerstattung Folge gegeben, ohne jedoch eine Schadensvergütung zu gewähren.

Das Appellationsgericht hob das Urteil auf, in Erwägung, wie es ausführt, dass die Tarifbestimmungen der allgemeinen Tarife (Frachtgut) folgende Vorschriften enthalten:

Art. 14. Für das Auf- und Abladen und die Bahnhofkosten von Gütern aller Art werden nachstehende Gebühren erhoben: Fr. 1. 50 per Tonne für Güter im Allgemeinen; Fr. 1 per Tonne für die Güter, welche in den Specialtarifen als solche bezeichnet sind, die in Wagenladungen von 4000 Kilogramm und darüber, oder als Sendungen von gleichem Gewichte, befördert werden; ferner, unter gleicher Gewichtsbedingung, für alle in der sechsten Serie benannten Güter, sowie für die unverpackten Güter in Wagenladungen, gemäss Artikel 40, als solche, welche sich mit anderen Gütern gleicher Art vermischen oder durch Zusammenladung andere Güter beschädigen können;

dass aus diesem Wortlaut klar hervorgeht, dass die Güter im allgemeinen einer Manipulationsgebühr von Fr. 1. 50 per Tonne unterworfen sind, dass, nachdem diese allgemeine Regel aufgestellt ist, der Art. 14 jedoch den Ausnahme- und Vorzugs-Satz von Fr. 1 festsetzt, der beschränkt anwendbar ist: 1. auf die Güter, die in den Specialtarifen als solche bezeichnet sind, welche in Wagenladungen von 4000 Kilogramm und darüber oder

Digitized by Google

poids équivalent; 2° sous la même condition de tonnage à toutes les marchandises dénommées à la sixième série du tarif général; 3° et toutes les marchandises en vrac expédiées par wagons complets en exécution de l'article 40;

Attendu que les expéditeurs reconnaissent que les vins en fûts dont les expéditions font l'objet du litige, ne peuvent pas rentrer dans les deux dernières catégories d'exceptions prévues par l'article 14: que les intimés prétendent que le droit de manutention afférent à ces expéditions était régi par la disposition aux termes de laquelle il est perçu «un franc par tonne pour les marchandises désignées, dans les tarifs spéciaux, comme étant transportées par wagon complet de 4000 kilos et au-dessus»;

Attendu que le texte précité ne saurait justifier la prétention des intimés, qu'en effet, pour bénéficier de la taxe exceptionnelle de un franc par tonne, il ne suffit pas qu'une marchandise soit désignée, dans un tarif spécial, comme susceptible d'être transportée par wagon complet; qu'il faut en outre que la marchandise soit transportée dans ces conditions de tonnage et que le tarif spécial soit effectivement appliqué; que les expressions «marchandises désignées dans les tarifs spéciaux comme étant transportées», etc., ne visent évidemment que les marchandises transportées effectivement par application des tarifs spéciaux; attendu que, si telle n'avait pas été la pensée du rédacteur de l'article, au lieu de dire: marchandises désignées dans les tarifs spéciaux comme «étant transportées», il aurait, selon toutes les vraisemblances, écrit: «marchandises désignées comme pouvant être transportées»;

Attendu d'ailleurs que l'interprétation proposée par la compagnie du Midi est absolument conforme à celle qui résulte du rapport fait par M. Chauchat au comité consultatif des chemins de fer, à l'occasion de l'homologation du tarif dont la portée est discutée par les parties;

Attendu que si, comme le prétendent les défendeurs, tout transport de 4000 kilos devait bénéficier de la manutention réduite de 1 fr., la distinction contenue dans l'article 14 n'aurait aucune raison d'être et qu'on ne comprendrait pas, dans cette hypothèse, pourquoi le rédacteur de l'article

als Sendungen von gleichem Gewichte befördert werden; 2. unter der gleichen Gewichtsbedingung auf alle in der sechsten Serie des allgemeinen Tarifs benannten Güter; und 3. auf alle gemäss Art. 40 unverpackt in Wagenladungen beförderten Güter;

dass die Absender anerkennen, dass die Sendungen Wein in Fässern, welche das Streitobjekt bilden, nicht zu den beiden letzten im Artikel 14 vorgesehenen Ausnahme-Kategorien gehört; dass die Appellaten aber behaupten, dass die Manipulationsgebühr für diese Sendungen unter die Bestimmung falle, nach welcher zu erheben ist «ein Frank per Tonne für die Güter, welche in den Specialtarifen als solche bezeichnet sind, die in Wagenladungen zu 4000 Kilogramm und darüber befördert werden»;

dass der vorstehende Wortlaut den Anspruch der Appellaten nicht rechtfertigen kann; dass in der That, um die Ausnahmegebühr von 1 Frank per Tonne beanspruchen zu können, es nicht genügt, dass ein Gut in einem Specialtarif als solches bezeichnet ist, das in Wagenladungen befördert werden kann; dass es überdies erforderlich ist, dass das Gut nach den Gewichtsbedingungen befördert und der Specialtarif thatsächlich angewendet wird; dass der Ausdruck «Güter, welche in den Specialtarifen als solche bezeichnet sind, welche befördert werden» etc. sicherlich sich nur auf Güter beziehen kann, die thatsächlich unter Anwendung der Specialtarife befördert werden; dass, wenn dies nicht der Gedanke des Redaktors des Artikels gewesen wäre, er, anstatt zu sagen: Güter, welche in den Specialtarifen als solche bezeichnet sind, «welche befördert werden» aller Wahrscheinlichkeit nach gesagt haben würde: «Güter, welche als solche bezeichnet sind, die befördert werden können»;

dass übrigens die Auslegung, welche die Midi-Eisenbahngesellschaft vorschlägt, vollständig mit derjenigen übereinstimmt, welche aus dem Bericht hervorgeht, den im Eisenbahnrat Herr Chauchat anlässlich der Genehmigung des Tarifes erstattet hat, dessen Tragweite von den Parteien diskutiert wird;

dass wenn, wie es die Appellaten hervorheben, jede Sendung von 4000 Kilogramm die ermässigte Manipulationsgebühr von Fr. 1 geniessen könnte, die im Art. 14 gemachte Unterscheidung jeder Begründung entbehren würde und dass es bei dieser Annahme nicht verständlich wäre, warum der Redaktor des

Digitized by Google

n'aurait pas employé cette simple formule: « 1° pour toutes les marchandises transportées par 4000 kilos et au-dessus », au lieu de dire: « pour les marchandises désignées dans les tarifs spéciaux comme étant transportées par wagon complet de 4000 kilos et au-dessus; »

Attendu qu'il est de règle en pareille matière que les tarifs doivent être appliqués à la lettre; que la décision dont est appel a méconnu tout à la fois la lettre et l'esprit de l'article 14, en appliquant à des marchandises qui étaient transportées sous l'empire des tarifs généraux, une taxe exceptionnelle de manutention limitativement applicable aux marchandises voyageant aux conditions des tarifs spéciaux;

Attendu qu'il n'est pas exact de dire que le prix de faveur édicté par le paragraphe 3 de l'article 14 ait été créé pour favoriser, d'une manière générale, les transports à gros tonnage; que cette taxe est exceptionnelle et exclusivement réservée aux marchandises transportées aux conditions des tarifs spéciaux et que cette distinction trouve une application rationnelle dans la nature et les caractères de ces tarifs: car si ces tarifs spéciaux accordent à l'expéditeur une réduction de prix, ils confèrent, d'autre part, aux compagnies de chemins de fer des avantages corrélatifs en ce sens qu'ils augmentent les délais de transport et modifient les conditions de responsabilité;

Attendu que les premiers juges ont fait état, dans leur décision, de ce que l'article 14 se trouve placé sous la rubrique « conditions d'application des tarifs généraux » et ont tiré de ce fait la conséquence que ledit article réglemente exclusivement la perception de la manutention pour les transports effectués aux conditions des tarifs généraux; qu'une telle induction est absolument erronée; qu'il est certain, en effet, et non contesté que les conditions d'application des tarifs spéciaux sont absolument muettes quant à la quotité des droits de manutention; qu'il suit de là que c'est dans les conditions d'application des tarifs généraux que doit nécessairement se trouver la détermination confirmée par l'économie de l'article 14; qu'effectivement cet article, après avoir fixé les droits de manutention à 1 fr. 50 par tonne pour les

Artikels nicht die einfache Wendung gebraucht hätte: 1. für alle in Ladungen von 4000 Kilogramm und darüber beförderten Güter, anstatt zu sagen: für alle Güter, welche in den Specialtarifen als solche bezeichnet sind, welche in Wagenladungen von 4000 Kilogramm und darüber befördert werden;

dass es in derartigen Angelegenheiten Regel ist, die Tarife nach dem Wortlaute anzuwenden; dass das Urteil, gegen welches Berufung eingelegt ist, gleichzeitig den Buchstaben und den Sinn des Artikels 14 verkannt hat, indem es Gütern, welche unter der Herrschaft der allgemeinen Tarife befördert wurden, eine Ausnahme-Manipulationsgebühr zugestand, die in beschränkter Weise auf Güter anwendbar ist, deren Beförderung unter den Bedingungen von Specialtarifen stattfindet;

dass es unrichtig ist, zu sagen, dass der im Absatz 3 des Artikels 14 festgesetzte Vorzugspreis zugestanden worden ist, um ganz allgemein die Massentransporte zu begünstigen; dass diese Gebühr eine ausnahmsweise und ausschliesslich den Gütern vorbehalten ist, welche zu den Bedingungen von Specialtarifen befördert werden, und dass diese Unterscheidung eine vernunftgemässe Anwendung in der Natur und dem Charakter dieser Tarife findet, denn wenn diese Specialtarife dem Absender eine Preisminderung gewähren, so weisen sie andererseits den Eisenbahnen gleichzeitig Vorteile in der Weise zu, dass sie die Lieferfristen erhöhen und die Bestimmungen hinsichtlich der Haftpflicht verändern;

dass der erste Richter in seinem Urteil hervorgehoben hat, dass der Artikel 14 sich in der Rubrik « Tarifbestimmungen der allgemeinen Tarife » befindet, und aus diesem Umstand gefolgert hat, dass der genannte Artikel ausschliesslich die Erhebung der Manipulationsgebühr für die zu den Bedingungen der allgemeinen Tarife ausgeführten Transporte regelt; dass eine derartige Annahme absolut irrig ist; dass es in der That sicher und unbestritten ist, dass die Tarifbestimmungen der Specialtarife in betreff der Manipulationsgebühr absolut keine Angaben enthalten; dass daraus folgt, dass in den Tarifbestimmungen der allgemeinen Tarife sich notwendigerweise die Entscheidung darüber finden muss, was durch die Ordnung des Inhalts des Artikels bestätigt ist; dass thatsächlich in diesem Artikel, nachdem er die Manipulationsgebühr auf

Digitized by Google

marchandises en général, ajoute, dans le § 3, que ce droit sera de 1 fr. par tonne pour les marchandises désignées dans les tarifs spéciaux comme étant transportées par wagon complet de 4000 kilos et au-dessus; qu'il serait étrange, au surplus, qu'une même expédition fût régie, pour le prix de transport par les tarifs généraux et pour les droits de manutention par les tarifs spéciaux; qu'ainsi les premiers juges n'ont pas sainement interprété le tarif et qu'il y a lieu de réformer leur décision.

Cet arrêt fit l'objet d'un pourvoi devant la cour de cassation qui a rendu un *arrêt de cassation* ainsi conçu:

Vu l'article 14 (1er, 2e et 3e alinéas) des conditions d'application des tarifs généraux (petite vitesse) de la compagnie du Midi;

Attendu que, d'après la rubrique même sous laquelle il est placé, cet article s'applique aux expéditions faites aux conditions des tarifs généraux de la compagnie du Midi; qu'après avoir fixé à 1 fr. 50 par tonne les frais de manutention en général, il fixe les mêmes droits à 1 fr. seulement « pour les marchandises désignées, dans les tarifs spéciaux, comme étant transportées par wagon complet de 4000 kilos et au-dessus ou par expédition d'un poids équivalent; que les tarifs de chemins de fer doivent être appliqués à la lettre;

Attendu que les vins en fûts sont compris parmi les marchandises désignées, dans les tarifs spéciaux de la compagnie du Midi, comme étant transportées par wagons complets de 4000 kilos et au-dessus; qu'il n'est pas contesté, d'autre part, que les vins qui ont donné lieu au litige ont voyagé aux conditions des tarifs généraux, en wagons complets de plus de 4000 kilos; que dès lors en déclarant que le droit de 1 fr. 50 par tonne réclamé par la compagnie du Midi, avait été légalement perçu, l'arrêt attaqué a faussement appliqué et, par suite, violé l'article ci-dessus visé; par ces motifs, casse et annule. (Annales des chemins de fer et tramways, 1898/99, 1re partie, p. 9.)

Fr. 1. 50 für die Güter im allgemeinen beziffert hat, im Absatz 3 der Zusatz sich findet, dass diese Gebühr Fr. 1 per Tonne für die Güter beträgt, welche in den Specialtarifen als solche bezeichnet sind, die in Wagenladungen von 4000 Kilogramm und darüber befördert werden; dass es zudem befremdlich wäre, wenn eine und dieselbe Sendung hinsichtlich des Frachtpreises den allgemeinen Tarifen und hinsichtlich der Manipulationsgebühren den Specialtarifen unterläge; dass somit der erste Richter den Tarif nicht richtig ausgelegt hat und deshalb seine Entscheidung aufzuheben ist.

Gegen dieses Urteil wurde ein Revisionsgesuch beim Kassationshof eingebracht, welcher folgende *Kassationsentscheidung* erlassen hat:

Nach Einsicht des Artikels 14 (1., 2. und 3. Absatz) der Tarifbestimmungen der allgemeinen Tarife (Frachtgut) der Midi-Eisenbahngesellschaft;

in Erwägung, dass nach der Rubrik, unter welche er eingereiht ist, dieser Artikel auf die Sendungen anwendbar ist, welche zu den Bedingungen der allgemeinen Tarife der Midi-Eisenbahn ausgeführt werden; dass, nachdem darin die Manipulationsgebühren im allgemeinen auf Fr. 1. 50 per Tonne festgesetzt sind, die gleiche Gebühr nur auf Fr. 1 beziffert wird « für die Güter, welche in den Specialtarifen als solche bezeichnet sind, die in Wagenladungen von 4000 Kilogramm und darüber, oder als Sendungen von gleichem Gewichte befördert werden »; dass die Tarife der Eisenbahnen nach dem Wortlaute zur Anwendung kommen müssen;

in Erwägung, dass Wein in Fässern in den Gütern inbegriffen ist, welche sich in den Specialtarifen der Midi-Eisenbahn als solche bezeichnet finden, die in Wagenladungen von 4000 Kilogramm und darüber befördert werden; dass andererseits nicht bestritten ist, dass die Weinsendungen, welche die Klage hervorgerufen haben, zu den Bedingungen der allgemeinen Tarife befördert worden sind und zwar in Wagenladungen von mehr als 4000 Kilogramm; dass demnach das angegriffene Urteil, indem es feststellt, dass die von der Midi-Eisenbahn geforderte Gebühr von Fr. 1. 50 per Tonne mit Recht erhoben worden ist, den oben angezogenen Artikel irrig angewendet und daher verletzt hat, hebt aus diesen Gründen auf und annulliert... (Annales des chemins de fer et tramways, 1898/99, erster Teil, S. 9.)

Digitized by Google

Retard. Limitation de la responsabilité du voiturier pour le transport d'échantillons.

(Arrêt de la cour de cassation de Florence du 18 juillet 1898.)

— Comp. C. I. art. 14 et 40. —

La cour a décidé dans cette affaire que, d'après l'article 43 des tarifs modifié par arrêté ministériel du 19 février 1886, les échantillons expédiés comme bagages doivent être transportés aux conditions du tarif spécial sans qu'il soit nécessaire d'adresser une demande expresse; par suite, en cas de retard dans la livraison d'échantillons expédiés, sans déclaration de valeur, les articles 138 et 139[1]) des tarifs généraux et 403 c. com.[2]) ne sont pas applicables, mais bien l'article 7 des conditions générales pour l'application des tarifs spéciaux qui limite l'indemnité au simple remboursement du prix payé.

Il faut en conclure qu'avant la modification de l'article 43 des tarifs[3]), les échantillons étaient reçus comme bagages sur les trois grands réseaux italiens, pourvu qu'ils fussent assurés et que la taxe correspondante, d'après l'article 48[3]) eût été payée, tandis que dans le cas contraire ils étaient considérés comme marchandises, moyennant l'observation de l'article 101[4]) concernant la responsabilité des transporteurs.

Dès lors en cas de retard dans la livraison des échantillons, l'indemnité était due, en vertu des art. 129 et 130[5]), indépendamment de la réparation du dommage plus considérable que devait prouver l'expéditeur et qui serait résulté du dol.

[1]) B. 1897 p. 189 et 190.

[2]) En cas de retard dans l'exécution du transport, le voiturier perd une part des frais de transport proportionnelle à la durée du retard, il perd la totalité des frais de transport quand le retard excède le double du temps fixé normalement pour le transport, indépendamment de l'obligation de réparer le dommage plus grand qui en résulterait et qui doit être établi. Le voiturier n'est pas responsable quand il prouve que le retard a eu pour cause un cas fortuit ou de force majeure, ou un fait de l'expéditeur ou du destinataire. Le manque de matériel roulant n'excuse pas le retard.

[3]) B. 1897 p. 122 et 126.

[4]) B. 1897 p. 164.

[5]) B. 1897 p. 184.

Verspätung. Beschränkung der Haftpflicht des Frachtführers bei Beförderung von Warenmustern.

(Entscheidung des Kassationshofes in Florenz vom 18. Juli 1898.)

— Zu vergleichen I. U. Art. 14 und 40. —

Der Gerichtshof hat in der Sache entschieden, dass nach Art. 43 der Tarifbestimmungen, abgeändert durch ministerielles Dekret vom 19. Februar 1886, die als Reisegepäck aufgegebenen Warenproben stets nach dem Specialtarife zu befördern sind, ohne dass es eines besondern Antrages auf Anwendung dieses Tarifes bedarf; daher sind bei Verspätung in der Ablieferung von beförderten Warenproben — ohne Wert-Deklaration — die Artikel 138 und 139 der allgemeinen Tarife[1]) und 403 des Handelsgesetzbuches[2]) nicht anwendbar, dagegen Art. 7 der allgemeinen Bedingungen für die Anwendung von Specialtarifen, welche die Entschädigung auf die alleinige Rückvergütung des bezahlten Frachtpreises beschränken.

In dieser Beziehung ist darauf hinzuweisen, dass vor der Abänderung des Art. 43 der Tarifbestimmungen[3]), die Warenproben auf den drei grossen italienischen Eisenbahnnetzen als Reisegepäck zugelassen wurden, vorausgesetzt, dass sie versichert und die entsprechende Gebühr, gemäss Art. 48[3]) bezahlt wurde, während im entgegengesetzten Falle dieselben wie Güter betrachtet wurden, unter Beobachtung des Art. 101[4]) hinsichtlich der Haftpflicht der Transportverwaltungen.

Bei Verspätung in der Ablieferung der Warenproben bestand daher die Entschädigung, gemäss Art. 129 und 130[5]), ausserdem in der Vergütung des von dem Aufgeber nachzuweisenden weiteren Schadens, welcher durch Verschulden entstanden war.

[1]) Z. 1897 S. 189 und 190.

[2]) Im Falle der Verspätung der Ausführung des Transportes verliert der Frachtführer einen Teil der Transportkosten im Verhältnis zur Dauer der Verspätung, und er verliert die ganzen Transportkosten, wenn die Verspätung das Doppelte der Zeit gedauert hat, die für die Ausführung des Transportes festgesetzt war, unbeschadet der Verpflichtung, den grössern erweislich daraus entstandenen Schaden zu ersetzen; der Frachtführer ist für die Verspätung nicht verantwortlich, wenn er beweist, dass dieselbe durch Zufall oder höhere Gewalt oder eine Handlung des Absenders oder Empfängers entstanden ist; der Mangel an hinreichenden Transportmitteln entschuldigt die Verspätung nicht.

[3]) Z. 1897 Seite 122 und 126.

[4]) Z. 1897 S. 164.

[5]) Z. 1897 S. 184.

Digitized by Google

Par suite de la modification précitée, les échantillons quand leur valeur n'est pas déclarée, et qu'ils sont remis comme bagages, sont de plein droit transportés par le chemin de fer aux prix et conditions du tarif spécial A institué spécialement pour les échantillons.

Le demandeur ne voulait pas tenir compte de ce fait pour deux caisses d'échantillons qui avaient été remises le 23 juin 1896, sans déclaration de valeur, en gare de Lucques pour être expédiées comme bagages à Savone et avaient été livrées en retard. Il réclamait 1400 lires de dommages-intérêts. Sa demande n'a été accueillie ni par le tribunal de première instance ni par la cour d'appel de Lucques et son pourvoi devant la cour de cassation de Florence a été rejeté. (Communication directe.)

Infolge der vorerwähnten Abänderung sind die Warenproben, wenn ihr Wert nicht deklariert ist und sie im übrigen als Reisegepäck aufgegeben werden, von Rechts wegen von der Eisenbahn zu den Sätzen und Bedingungen des für die Warenproben besonders eingeführten Specialtarifs A zu befördern.

Dieser Sachlage wollte der Kläger hinsichtlich zweier Musterkoffer nicht Rechnung tragen, welche ohne Wert-Deklaration am 23. Juni 1896 auf Station Lucca zur Beförderung als Reisegepäck nach Savona aufgegeben und verspätet abgeliefert worden waren; er verlangte einen Schadenersatz von L. 1400. Seine Klage wurde sowohl vom Gerichte erster Instanz, als auch vom Appellhof in Lucca abgelehnt und die Revisionsklage vom Kassationshofe in Florenz zurückgewiesen. (Direkte Mitteilung.)

Remboursement annulé par un faussaire. Responsabilité du chemin de fer.

(Jugement du tribunal de commerce de Châlon-sur-Saône, du 20 décembre 1897.)

Comp. C. I. art. 41.

Le 5 avril 1897, une maison de Châlon-sur-Saône remettait en gare de cette ville un ballot de tissus pour être expédié en grande vitesse, gare Bourgoin, contre remboursement. Quelques jours plus tard les expéditeurs réclamaient au chemin de fer le paiement du remboursement, mais la compagnie leur objecta l'annulation du remboursement donné par eux le 6 avril, puis, reconnaissant que la lettre était l'œuvre d'un faussaire, elle prétendit que le faux avait été exercé non contre elle, mais contre les expéditeurs qui avaient facilité l'escroquerie en faisant connaître au destinataire les conditions de l'expédition.

Le tribunal n'a pas admis les moyens de défense invoqués par le chemin de fer qu'il a condamné au paiement de la somme indiquée comme montant du remboursement avec intérêts de droit, frais et dépens du procès.

Attendu, dit le jugement, que l'écriture et la signature de ladite lettre ne ressemblent en rien à celles des requérants, qu'elle est grossièrement écrite, avec de nombreuses fautes d'orthographe, qu'on y remarque notamment le mot Châlon écrit

Nachnahme, welche durch eine Fälschung aufgehoben wurde. Haftpflicht der Eisenbahn.

(Urteil des Handelsgerichts in Châlon-sur-Saône vom 20. Dezember 1897.)

Zu vergleichen I. U. Art. 41.

Am 5. April 1897 gab ein Handelshaus von Châlon-sur-Saône auf dem Bahnhofe dieser Stadt ein Ballot Gewebe zur Beförderung als Eilgut nach Bourgoin, gegen Nachnahme, auf. Einige Tage später verlangten die Absender von der Eisenbahn Zahlung der Nachnahme, worauf diese erwiderte, dass die Nachnahme durch sie (die Absender) am 6. April aufgehoben worden sei; als die Eisenbahn dann erkannte, dass der Brief das Werk eines Fälschers war, behauptete sie, dass die Fälschung nicht ihr gegenüber, sondern gegenüber den Absendern begangen worden sei, die den Betrug durch Bekanntgabe der Versandbedingungen an den Empfänger erleichtert hätten.

Das Gericht hat das von der Eisenbahn geltend gemachte Verteidigungsmittel zurückgewiesen und dieselbe zur Zahlung des Betrages der Nachnahme mit gesetzlichen Zinsen, sowie zu den Kosten verurteilt.

In Erwägung, wie das Urteil sagt, dass die Schrift und die Unterschrift des besagten Briefes durchaus nicht denen der Kläger gleichen, dass er plump geschrieben ist, mit vielen orthographischen Fehlern, dass besonders das Wort Châlon dabei zu beachten

Digitized by Google

avec un s, sur l'enveloppe et dans la lettre, que le papier a été lavé par un procédé chimique, au recto, ce qui a effacé la réglure qui existe encore au verso, qu'elle ne ressemble en rien aux correspondances usuelles du commerce châlonnais ;

Que l'examen le plus sommaire de ladite lettre comme style, écriture et formules, que sa mise à la poste alors que la maison expéditrice fait remettre ses lettres directement par ses agents journellement en gare, que l'enveloppe qui ne portait pas non plus le timbre de la maison alors qu'il existe sur toutes les lettres envoyées par cette dernière, devaient éveiller les soupçons des agents de la compagnie P. L. M. et qu'il était de la prudence la plus élémentaire, avant d'exécuter l'ordre qu'elle contenait, de s'assurer de l'authenticité de cette lettre, ce qui était chose facile, puisque les expéditeurs habitent Châlon, lieu de l'expédition, et qu'ils sont en relation d'affaires constante et journalière avec la compagnie P. L. M. :

Qu'au surplus cette dernière pouvait comparer la signature de la lettre du 6 avril 1897 avec les signatures de la maison expéditrice, qu'elle possède, soit par des pouvoirs donnés à la compagnie P.L.M., soit par une circulaire envoyée par la maison, soit enfin par une correspondance fréquente ; qu'elle aurait vu qu'aucune ne lui ressemblait, à beaucoup près :

Attendu que ce qui aggrave considérablement la faute de la compagnie P. L. M., c'est que plusieurs faits de la même nature ayant eu lieu peu de temps avant vis-à-vis de la compagnie P. L. M., elle aurait dû ordonner des mesures pour mettre ses agents en garde contre le retour de semblable escroquerie :

Attendu que contrairement aux suppositions de la compagnie P. L. M., le destinataire, auteur de la lettre, donnant l'ordre d'annuler le remboursement, ne faisait pas partie de la clientèle des expéditeurs, que c'était la première fois que ces derniers faisaient affaire avec lui, que l'on ne peut en conséquence leur faire un grief d'avoir envoyé au destinataire avis d'expédition et facture, ce qui l'aurait facilité à commettre le faux, qu'il est

ist, das sowohl auf dem Umschlag wie im Brief mit einem s geschrieben ist, dass das Papier auf der Vorderseite nach einem chemischen Verfahren gewaschen wurde, wodurch die Linierung ausging, die noch auf der Rückseite vorhanden ist, dass er der üblichen Korrespondenz des Handelsstandes von Châlon gar nicht gleicht;

dass die oberflächlichste Prüfung des besagten Briefes hinsichtlich des Stils, der Schrift und der Wendungen, ferner seine Aufgabe zur Post — während das Versandhaus seine Briefe täglich durch seine Angestellten direkt zum Bahnhofe verbringen lässt — und der Briefumschlag, der keinen Geschäftsstempel trug, obgleich er auf allen Briefen des Hauses angebracht ist, den Argwohn der Beamten der Mittelmeer-Eisenbahn hätten erwecken sollen, und dass die elementarste Klugheit erforderte, vor der Ausführung des Auftrags, den der Brief enthielt, sich von der Echtheit desselben zu überzeugen, was sehr leicht war, weil die Absender in Châlon, dem Versandorte, wohnen und in fortwährender und täglicher Geschäftsverbindung mit der Mittelmeerbahn sind ;

dass überdies diese letztere die Unterschrift des Briefes vom 6. April 1897 mit den Unterschriften des Versandhauses, die sie sowohl in Vollmachten an die Mittelmeerbahn, wie in einem von dem Versandhause ausgegebenen Cirkular, wie endlich in häufiger Korrespondenz besitzt, vergleichen konnte; dass sie hatte ersehen können, dass ihr keine derselben, auch nicht entfernt, glich ;

dass der Fehler der Mittelmeerbahn beträchtlich dadurch erschwert wird, dass, nachdem mehrere Vorkommnisse gleicher Art kurz vorher gegenüber der Mittelmeerbahn sich ereignet haben, sie hätte Anordnungen treffen müssen, um ihre Beamten zu warnen, damit ähnliche Betrügereien sich nicht wiederholen ;

dass, entgegen der Vermutung der Mittelmeerbahn, der Empfänger, der der Urheber des den Auftrag zur Annullierung der Nachnahme enthaltenden Briefes ist, nicht zu den Kunden der Absender gehört, dass es das erste Mal war, dass diese ein Geschäft mit ihm machten, dass man denselben daher keinen Vorwurf daraus machen kann, dass sie dem Empfänger Versandavis und Faktura zugehen liessen, was ihm die Falschung erleichtert haben soll,

Digitized by Google

d'usage dans le commerce d'agir ainsi et qu'aucune expédition ne peut avoir lieu autrement;

Attendu qu'il ressort de tous les faits de la cause que la compagnie P. L. M. a commis une faute lourde en exécutant sans autres précautions de vérification l'ordre contenu dans la fausse lettre du 6 avril 1897; que cette lettre ne peut être opposable aux demandeurs puisqu'elle n'émane pas d'eux et qu'ils n'ont jamais donné leur consentement pour faire annuler le remboursement de l'expédition du 5 avril 1897, qu'en conséquence il y a lieu d'accueillir la demande de ces derniers, à concurrence de la perte par eux éprouvée. (Bulletin des transports 1898 p. 352.)

dass es beim Handelsstande Brauch ist, in dieser Weise zu verfahren, und kein Versand anders stattfinden kann:

dass aus allen Umständen des Falles hervorgeht, dass die Mittelmeerbahn einen schweren Fehler begangen hat, indem sie, ohne alle Vorsicht hinsichtlich der Prüfung, den in dem falschen Briefe vom 6. April 1897 enthaltenen Auftrag ausführte; dass dieser Brief den Klägern gegenüber nicht geltend gemacht werden kann, weil er nicht von denselben herrührt und sie niemals ihre Zustimmung zur Annullierung der Nachnahme auf die Sendung vom 5. April 1897 gegeben haben, dass demnach der Klage der letzteren in betreff des von ihnen erlittenen Verlustes Folge zu geben ist. (Bulletin des transports 1898, S. 352.)

Nouvelles diverses.

Timbrage des lettres de voiture en Russie.

Pour mettre fin aux inconvénients résultant de l'insuffisance du timbre apposé jusqu'ici sur les lettres de voiture, le congrès des représentants des administrations des chemins de fer russes a décidé d'employer dorénavant un timbre unique portant l'indication des: an, mois, jour, heure et minute avec le nom de la station; le timbrage des papiers de transport doit être fait à la place exacte indiquée dans le formulaire et être distinct. La mise en service du timbre unique est fixée au 1er/13 juillet de l'année courante. (Osteuropäische Tarifrundschau n° 44 p. 347.)

Recueil des prescriptions de douane, d'octroi et de police à observer dans le trafic par chemins de fer.[1])

Ont paru comme suppléments à ce recueil (ordre de service 11, 3e édition, de l'union pour le trafic sur les chemins de fer allemands):

A la Ire partie:

5e supplément, publié le 1er janvier 1899, comprenant des modifications et additions aux

[1]) Suite aux communications B. 1896 p. 51, 98, 394; 1897 p. 202, 606.

Verschiedene Mitteilungen.

Abstempelung der Frachtbriefe in Russland.

Um die aus der Unzulänglichkeit der dermaligen Frachtbriefabstempelungen entstehenden Unzuträglichkeiten zu beseitigen, hat der Kongress der Vertreter russischer Eisenbahnverwaltungen beschlossen, dass in Zukunft ein einheitlicher Stempel zur Verwendung kommen und enthalten solle: Jahr, Monat, Tag, Stunde und Minute nebst Stationsbezeichnung; auch soll die Abstempelung der Frachtdokumente genau an der im Formulare vorgesehenen Stelle und deutlich erfolgen. Die Einführung des einheitlichen Stempels ist auf den 1./13. Juli d. J. festgesetzt. (Osteuropäische Tarifrundschau Nr. 44, S. 347.)

Zusammenstellung der im Eisenbahnverkehr zu berücksichtigenden Zoll-, Steuer- und polizeilichen Vorschriften.[1])

Als Ergänzung zu dieser Zusammenstellung (Kundmachung 11 des deutschen Eisenbahnverkehrsverbands, dritte Ausgabe) sind weiter erschienen:

Zum Teil I:

5. *Nachtrag*, ausgegeben am 1. Januar 1899, enthaltend Änderungen und Ergänzungen zum

[1]) Fortsetzung der Mitteilungen Z. 1896 S. 55, 98, 406; 1897 S. 202, 606.

Digitized by Google

chapitre II D: règles concernant le bordereau d'expédition,
» II G: importation de céréales, etc.,
» III : objets soumis aux impôts de transit,
» IV A: convention contre le phylloxéra (nouvelle liste générale des bureaux de douane situés en dehors du territoire allemand, par lesquels peuvent être introduits dans les pays signataires de la convention internationale contre le phylloxéra les arbrisseaux, plants et autres végétaux n'appartenant pas au genre de la vigne et provenant d'Allemagne),
» V B: statistique du mouvement des marchandises.

A la IIe partie:

6e supplément, publié le 1er janvier 1899, comprenant des modifications et additions
au I: trafic à destination de Belgique,
» VII: trafic à destination des Pays-Bas,
» IX: trafic à destination d'Autriche-Hongrie,
» X: trafic à destination de Roumanie,

enfin:

Un *2e supplément à l'annexe*, publié le 1er janvier 1899, comprenant des modifications et additions

au VI: trafic à destination du Luxembourg.

Déclaration d'intérêt pour des transports gratuits.

Les anciens de la chambre de commerce de Berlin s'étaient mis en rapport avec la direction royale des chemins de fer à Berlin pour élucider la question de l'effet d'une déclaration d'intérêt pour des wagons-réservoirs, etc., vides, remis au transport avec une lettre de voiture. Le règlement de transport allemand et les conditions d'application des tarifs ne contiennent aucune disposition à cet égard, tandis que, par exemple, les conditions de tarifs austro-hongroises refusent en principe d'indiquer un délai de livraison en cas de transport gratuit; elles repoussent l'obligation d'indemniser pour cause de retard dans les délais de livraison, et n'autorisent pas non plus, par suite, la

Abschnitt II D: Begleitschein-Regulativ,
» II G: Einfuhr von Getreide etc.,
» III : Übergangssteuerpflichtige Gegenstände,
» IV A: Reblauskonvention (neues Gesamtverzeichnis derjenigen ausserdeutschen Zollstellen, über welche die Einfuhr der zur Kategorie der Rebe nicht gehörenden Sträucher, Pflänzlinge und sonstigen Vegetabilien aus dem Deutschen Reichsgebiet nach den an der internationalen Reblauskonvention beteiligten Staaten stattfinden darf),
» V B: Statistik des Warenverkehrs.

Zum Teil II:

6. Nachtrag, ausgegeben am 1. Januar 1899, enthaltend Änderungen und Ergänzungen
zu I: Verkehr nach Belgien,
» VII: Verkehr nach den Niederlanden,
» IX: Verkehr nach Oesterreich-Ungarn,
» X: Verkehr nach Rumänien,

ferner:

Ein *2. Nachtrag zum Anhang*, ausgegeben am 1. Januar 1899, enthaltend Änderungen und Ergänzungen
zu VI: Verkehr nach Luxemburg.

Interesse-Deklaration bei frachtfreier Beförderung.

Die Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin waren mit der königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin wegen Klarstellung der Frage der Wirkung einer Interesse-Deklaration bei auf Frachtbrief zur Abfertigung kommende leere Kessel- etc. Wagen in Verbindung getreten. Die deutsche Verkehrsordnung beziehungsweise die allgemeinen Tarifbestimmungen treffen hierfür keine Vorschrift, während beispielsweise die österreichisch-ungarischen Tarifbestimmungen bei frachtfreiem Transporte eine Lieferfrist, beziehungsweise eine Entschädigungspflicht bei Überschreitung der Lieferfrist grundsätzlich ablehnen, sonach auch eine Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung nicht

Digitized by Google

déclaration d'intérêt à la livraison. La direction des chemins de fer a adressé aux anciens la réponse suivante qui confirme les mêmes principes:

« Une déclaration d'intérêt en cas de transport gratuit de wagons-citernes privés voyageant à vide n'est pas permise. En cas de circulation gratuite à vide, ces wagons sont considérés comme matériel de transport et non comme objets transportés. Les dispositions du règlement de transport relatives à la déclaration d'intérêt ne concernent que ces derniers objets. Si, dans certains cas, le propriétaire veut déclarer l'intérêt à la livraison, il est tenu de remettre le wagon avec une lettre de voiture et de payer le prix de transport normal pour les véhicules, y compris, bien entendu, la taxe supplémentaire afférente à la déclaration d'intérêt. » (Speditions- und Schiffahrtszeitung n° 2 du 13 janvier 1899 p. 14.)

zulassen. Dementsprechend ist auch den Ältesten seitens der Eisenbahndirektion folgende Antwort zugegangen:

« Eine Interesse-Deklaration bei frachtfreien Leerläufen von Privat-Kesselwagen ist nicht statthaft. Im Falle des frachtfreien Leerlaufs kommen diese Wagen als Transportmittel, nicht als Transportgegenstände in Betracht. Lediglich auf die letzteren haben die Bestimmungen der Verkehrsordnung über Interesse-Deklaration Bezug. Will der Eigentümer im einzelnen Falle das Interesse an der Lieferung deklarieren, so ist er gehalten, den Wagen mit Frachtbrief aufzugeben und die normale Fahrzeugfracht zu zahlen, daneben selbstverständlich auch den Frachtzuschlag für Interesse-Deklaration. » (Speditions- und Schiffahrtszeitung N° 2 vom 13. Januar 1899 S. 14.)

Taux du change dans le trafic international.

(Organe de publicité pour les avis en matière de transports et tarifs en Suisse n° 6 du 8 février 1899.)

Le rapport entre la valeur des francs et la valeur des marks allemands et vice-versa pour les stations frontières allemandes-suisses et les stations des chemins de fer badois situées sur territoire suisse est, dès le 6 février 1899, jusqu'à nouvel avis, fixé comme suit:

1 mark = 124,22 centimes,
1 franc = 80,5 pfennig.

Autriche et Hongrie. La taxe d'agio pour les paiements de douane effectués en argent pendant le mois de février est fixée à 19 ½ %.

Wertverhältnis der Währungen.

(Publikationsorgan für das schweizer. Transport- und Tarifwesen Nr. 6 vom 8. Februar 1899.)

Das Wertverhältnis der deutschen Markwährung zur Frankenwährung und umgekehrt für die deutsch-schweizerischen Grenzstationen und die Stationen der badischen Staatseisenbahnen auf Schweizergebiet ist vom 6. Februar 1899 an bis auf weiteres:

1 Mark 124,22 Centimes
1 Franken = 80,5 Pfennig.

Oesterreich und Ungarn. Für den Monat Februar beträgt das Aufgeld bei Zollzahlungen in Silber 19 ½ %.

Bibliographie.

Eger, Georg, docteur en droit, conseiller de gouvernement, *Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen.* Breslau, J. U. Kern, éditeur.

Le 2e fascicule du tome XV de ce recueil qui vient de paraitre contient, outre un grand nombre de décisions en matière de droit des chemins de fer et de comptes rendus d'ouvrages nouveaux sur le même objet, la fin de l'étude du Dr W. Schelcher sur « le mode d'expropriation en vue de l'établisse-

Bücherschau.

Eger, Dr. jur. Georg, Regierungsrat, *Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen.* Breslau, J. U. Kerns Verlag.

Das soeben erschienene 2. Heft des XV. Bandes dieser Zeitschrift enthält neben einer grössern Anzahl von Entscheidungen aus dem Gebiet des Eisenbahnrechtes und der Besprechung neuerer fachgenössischer Litteratur den Schluss der Abhandlung von Dr W. Schelcher über « das Verfahren

Digitized by Google

ment des chemins de fer dans le royaume de Saxe », ainsi que de courtes notes sur « le droit d'expropriation dans ses rapports avec le code civil » de R. Bering et deux études du directeur lui-même: « Le caractère juridique des concessions de tramways et de petits chemins de fer » et « les obligations de chemins de fer au porteur ». A ce même fascicule sont jointes comme annexe I les dispositions réglementaires du 13 août 1898 à la loi prussienne sur les petits chemins de fer et les enbranchements particuliers du 28 juillet 1892 et le texte même de cette loi.

bei Enteignungen für Eisenbahnzwecke im Königreich Sachsen », ferner kurze Ausführungen über « das Recht der Enteignung in seiner Beziehung zum bürgerlichen Gesetzbuch » von R. Bering, und von dem Redaktor selbst zwei Skizzen: « Der Rechtscharakter der Strassen- und Kleinbahnkonzessionen », und die « Eisenbahnteilschuldverschreibungen auf den Inhaber ». Demselben ist als Beilageheft I die Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 zum preussischen Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892 und der Wortlaut dieses Gesetzes selbst beigegeben.

Eger, Dr Georg, conseiller de gouvernement. *Dispositions réglementaires du 13 août 1898 pour l'exécution de la loi sur les petits chemins de fer et les embranchements particuliers du 28 juillet 1892*[1]) *avec un commentaire.* Breslau 1899 J. U. Kern, éditeur (Max Muller).

Le développement des petits chemins de fer et des embranchements particuliers et les expériences qui en sont résultées ont nécessité, comme le remarque l'auteur dans l'introduction de son volume, différents changements et amendements aux dispositions réglementaires du 22 août 1892 pour l'exécution de la loi précitée. On reconnut aussi qu'il fallait pour certaines catégories semblables de petits chemins de fer « prendre et édicter, en se basant sur les principes généraux de la loi, des règles communes et générales pour la construction, l'exploitation et le transport, règles qui s'inspireraient du règlement d'exploitation en vigueur pour les lignes principales et de celui concernant les chemins de fer secondaires ». Toutefois, l'utilité d'une modification de ce genre, du moins quant à présent, ne s'est fait sentir que pour les petits chemins de fer à traction mécanique et parmi ceux-ci pour les seuls petits chemins de fer qui, par leur aménagement, leur trafic, etc., offrent des analogies avec les chemins de fer secondaires; « il ne faut pas confondre avec ces petits chemins de fer analogues aux chemins de fer secondaires les tramways à traction mécanique employés dans le périmètre d'une ville au transport des voyageurs et qui, obligés de subor-

[1]) B. 1896 p. 340; 1898 p. 676.

Eger, Dr. Georg, Regierungsrat. Die *Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 zum Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892*[1]) *und Erläuterungen dazu.* Breslau 1899, J. U. Kerns Verlag (Max Müller).

Die Entwickelung der Kleinbahnen und der Privatanschlussbahnen und die dabei gewonnenen Erfahrungen haben, wie der Herr Verfasser im Eingang seines Buches bemerkt, mannigfache Änderungen und Verbesserungen der anfänglich in der Ausführungsanweisung vom 22. August 1892 zu oben bezeichnetem Gesetze erlassenen Vorschriften erforderlich gemacht. Dazu trat die Erkenntnis, dass es sich empfehle, für gewisse gleichartige Kategorien von Kleinbahnen « auf der Basis der allgemeinen Grundsätze des Gesetzes bestimmte gemeinsame und allgemeine Normen als Grundlage für den Bau, Betrieb und Transport, nach Art der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen und der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen festzustellen und einzuführen ». Ein wesentliches Bedürfnis hierzu hat sich jedoch, wenigstens dermalen, nur für die mit Maschinenkraft betriebenen, und unter diesen nur für jene Kleinbahnen herausgebildet, welche nach Anlage, Verkehr etc. den Nebenbahnen ähnlich sind; von diesen « nebenbahnähnlichen » Kleinbahnen werden unterschieden die mit Maschinenkraft betriebenen Strassenbahnen, welche dem Personentransport innerhalb eines Stadtgebietes dienen und ihre Betriebsverhältnisse den örtlichen Verkehrs-

[1]) Z. 1896 S. 350 und 1898 S. 676.

Digitized by Google

donner leurs conditions d'exploitation aux nécessités locales du trafic, ne peuvent pas être soumis aux règles générales ».

Les nouvelles dispositions réglementaires du 13 août 1898 et les prescriptions concernant l'exploitation promulguées à la même date (p. 61 et ss.) ont tenu compte de la nécessité de grouper les arrêtés individuels et les prescriptions rendues en vertu des dispositions réglementaires primitives et d'adopter, au point de vue de la construction et de l'exploitation, des dispositions uniformes pour les petits chemins de fer offrant de l'analogie avec les chemins de fer secondaires.

Ces dispositions nouvelles diffèrent de celles du 22 août 1892 principalement en ce que, sauf un certain nombre de dispositions générales applicables à tous les petits chemins de fer ou à ceux seulement où la traction se fait mécaniquement, elles admettent une division en deux classes, comprenant 1° les tramways urbains et autres chemins de fer similaires, 2° les petits chemins de fer analogues aux chemins de fer secondaires, et qu'elles renferment, en outre, les prescriptions spéciales applicables à la deuxième catégorie de petits chemins de fer.

L'auteur en publiant son « commentaire sur les dispositions réglementaires du 13 août 1898 » s'est proposé de faire ressortir les différences qui existent entre les anciennes et les nouvelles dispositions réglementaires, d'indiquer les additions aux différents articles, d'expliquer enfin et de justifier les modifications et les dispositions nouvelles. Son savoir et sa compétence habituels nous dispensent d'affirmer qu'il y est parvenu. Ajoutons que pour faciliter les recherches du lecteur le commentaire reproduit non seulement le texte des dispositions réglementaires elles-mêmes, mais encore celui de la loi sur les petits chemins de fer et les embranchements particuliers du 28 juillet 1892 et les prescriptions concernant l'exploitation des petits chemins de fer à traction mécanique (jointes au § 22, 4° alinéa, des dispositions réglementaires du 13 août 1898).

Eisenbahn-Tarif- und Verkehrs-Anzeiger. Redaction et administration: Budapest, V., Sas-Utcza, n° 4. *Réductions de taxes* consenties par les ad-

bedürfnissen anpassen müssen, daher zur Unterstellung unter allgemeine Normen nicht geeignet sind.

Dem Bedürfnisse, die nach der ersten Ausführungsanweisung ergangenen Einzelerlasse und Vorschriften zusammenzufassen und für die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen einheitliche Bau- und Betriebsvorschriften zur Einführung zu bringen, ist durch die neue Ausführungsanweisung vom 13. August 1898, sowie durch die am gleichen Tage erlassenen « Betriebsvorschriften » (S. 61 u. ff.) Rechnung getragen worden.

Die neue Ausführungsanweisung unterscheidet sich von derjenigen vom 22. August 1892 im wesentlichen dadurch, dass sie, abgesehen von einer Anzahl allgemeiner, entweder alle oder nur die mit Maschinenkraft betriebenen Kleinbahnen umfassenden Vorschriften, die Trennung der letzteren in zwei Klassen vollzieht, und zwar in 1. Städtische Strassenbahnen und Bahnen von diesen ähnlichem Charakter und 2. Nebenbahnähnliche Kleinbahnen, und dass sie ferner die besonderen Vorschriften enthält, welche für die zweite Kategorie von Kleinbahnen massgebend sind.

Die Unterschiede zwischen den Vorschriften der alten und der neuen Ausführungsanweisung nachzuweisen, die Ergänzung der einzelnen Paragraphen hervorzuheben und beides, Abweichungen wie Neubestimmungen, zu erklären und zu begründen, ist das Ziel, das sich der Herr Verfasser in seinen « Erläuterungen der Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 » gesteckt hat. Dass er es mit der an ihm gewohnten Gründlichkeit und Einlässlichkeit erreicht hat, bedarf wohl keiner besonderen Versicherung. Wir fügen noch bei, dass zur besseren Orientierung des Lesers den « Erläuterungen » ausser dem Texte der Ausführungsanweisung selbst, derjenige des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892 mit den Betriebsvorschriften für Kleinbahnen mit Maschinenbetrieb (zu § 22, Abs. 4, der Ausführungsanweisung vom 13. August 1898) beigegeben ist.

Eisenbahn-Tarif- und Verkehrs-Anzeiger. Redaktion und Administration: Budapest, V., Sas-Utcza, Nr. 4. *Tarifermässigungen* für das Jahr 1899

Digitized by Google

ministrations des chemins de fer de l'Etat hongrois et du chemin de fer de Kaschau—Oderberg.

L'éditeur de « l'*Eisenbahn-Tarif- und Verkehrs-Anzeiger* » (Moniteur des tarifs et transports par chemins de fer) à Budapest, vient de publier en un gros fascicule de 64 pages la *traduction allemande* de toutes les réductions de taxes consenties par l'administration qui sont en vigueur sur les lignes des chemins de fer de l'Etat hongrois, sur le chemin de fer Fünfkirchen—Barcs et les chemins de fer locaux exploités par l'Etat hongrois, ainsi que sur la ligne hongroise du chemin de fer i. r. privil. Kaschau—Oderberg et les chemins de fer locaux exploités par ce dernier. Ce fascicule renferme 444 réductions de tarifs sur différents articles dans les relations de trafic les plus diverses et est destiné à combler une lacune qui se faisait sentir depuis longtemps; pour les personnes qui ne connaissent pas la langue hongroise, ce répertoire constitue un manuel indispensable et il offre en somme des avantages tout particuliers à tous ceux qui font des affaires en Hongrie.

Les abonnés de « l'Eisenbahn-Tarif- und Verkehrs-Anzeiger » recevront le recueil précité à titre de supplément gratuit, pour les non-abonnés le prix en est fixé à 20 couronnes par exemplaire.

der k. k. Staatseisenbahnen und der Kaschau—Oderberger-Bahn.

Im Verlage des « *Eisenbahn-Tarif- und Verkehrs-Anzeigers* » in Budapest sind soeben, in einem 64 Seiten starken Hefte vereint, alle diejenigen von Amts wegen gewährten Tarifermässigungen in *deutscher Übersetzung* erschienen, welche auf Linien der kgl. ungarischen Staatsbahnen und der im Betriebe derselben stehenden Fünfkirchen — Barcser Eisenbahn und Lokalbahnen, sowie auf der ungarischen Linie der k. k. privilegierten Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der im Betriebe derselben stehenden Lokaleisenbahnen Geltung haben. Dieses Heft enthält 444 Tarifermässigungen für verschiedene Güter in den verschiedensten Relationen und ist dazu berufen, einem längst fühlbar gewesenen Mangel abzuhelfen; die der ungarischen Sprache Unkundigen haben an diesem Refaktieheft einen unentbehrlichen Ratgeber, wie dasselbe überhaupt für jeden, der mit Ungarn einen Verkehr unterhält, von ganz besonderem Vorteile ist.

Die Abonnenten des « Eisenbahn-Tarif- und Verkehrs-Anzeigers » erhalten das in Rede stehende Heft als Gratisbeilage, für Nichtabonnenten ist der Preis auf 20 Kronen per Stück festgesetzt.

Nouveaux tarifs et suppléments de tarifs pour le transport des marchandises

auquel s'applique la convention internationale.

Unions Néerlandaises-Allemandes. (A. g.: direction royale à Elberfeld.)

Ire partie du 1er janvier 1893.

VIIe supplément, valable depuis le 20 décembre 1898: modification à l'avant-propos du tarif, ainsi que modifications et additions aux dispositions de l'union et aux conditions générales d'application des tarifs avec classification des marchandises.

Ce supplément annule le tarif pour le transport des dépouilles mortelles, animaux vivants et véhicules, Ire partie du 1er janvier 1893 en ce qui concerne les dispositions applicables au transport des véhicules.

IIe partie. Fascicule 1 du 1er février 1898.

3e supplément, valable depuis le 15 octobre 1898: taxes réduites pour le transport des colis isolés

Neue Tarife und Tarif-Nachträge für den Eisenbahn-Güterverkehr,

auf welchen das Internationale Uebereinkommen Anwendung findet.

Niederländisch-Deutsche Eisenbahn-Verbände. (G. V.: königl. Eisenbahndirektion in Elberfeld.)

Teil I vom 1. Januar 1893.

Nachtrag VII, gültig vom 20. Dezember 1898: Änderung des Vorwortes des Tarifs, sowie Änderungen und Ergänzungen der Verbandsbestimmungen und der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation.

Durch diesen Nachtrag wird aufgehoben: der Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Tieren und Fahrzeugen. Teil I vom 1. Januar 1893 hinsichtlich der Bestimmungen für die Beförderung von Fahrzeugen.

Teil II. Heft 1 vom 1. Februar 1898.

Nachtrag 3, gültig vom 15. Oktober 1898: ermässigte Frachtsätze für Stückgut (Eilstückgut.

Digitized by Google

(colis isolés en grande vitesse, classe générale des colis isolés en petite vitesse, tarif spécial pour certaines marchandises par colis isolés et tarif exceptionnel 1 pour certaines marchandises par colis isolés) — admission de Polzin, station de la direction royale à Stettin avec taxes du tarif spécial III, dans le trafic de l'union — modification et addition à la nomenclature des marchandises, ainsi qu'aux conditions d'application du tarif exceptionnel 19 pour le transport des articles de Thuringe, etc. — rectification au tarif.

allgemeine Stückgutklasse, Specialtarif für bestimmte Stückgüter und Ausnahmetarif 1 für bestimmte Stückgüter) — Aufnahme der Station Polzin des Direktionsbezirks Stettin mit Sätzen des Specialtarifs III in den Verbandsverkehr — Änderung und Ergänzung des Warenverzeichnisses, sowie der Anwendungsbedingungen zum Ausnahmetarif 19 für Thüringische etc. Waren— Berichtigungen des Tarifs.

Tarif pour le transport des dépouilles mortelles et animaux vivants.

Ire partie, valable depuis le 20 décembre 1898: règlement et dispositions additionnelles pour le transport des dépouilles mortelles et animaux vivants — conditions générales d'application du tarif.

Ce tarif annule et remplace le tarif du 1er janvier 1893 pour le transport des dépouilles mortelles, animaux vivants et véhicules, ainsi que son Ier supplément du 1er décembre 1898.

Tarif für die Beförderung von Leichen und lebenden Tieren.

Teil I, gültig vom 20. Dezember 1898: Reglement nebst allgemeinen Zusatzbestimmungen für die Beförderung von Leichen und lebenden Tieren — allgemeine Tarifvorschriften.

Hierdurch wird der Tarif vom 1. Januar 1893 für die Beförderung von Leichen, lebenden Tieren und Fahrzeugen nebst dem hierzu erschienenen Nachtrag I vom 1. Dezember 1898 aufgehoben und ersetzt.

Trafic Néerlandais-Dortmund-Gronau-Enschede. (A. g.: direction royale à Elberfeld.)

IIe partie du 1er juillet 1896.

IIe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: nouvelles taxes réduites pour le transport des colis isolés (colis isolés en grande vitesse et classe générale des colis isolés en petite vitesse) — addition au tableau d'assimilation.

Niederländisch - Dortmund - Gronau - Enscheder Verkehr. (G. V.: königl. Eisenbahndirektion in Elberfeld.)

Teil II vom 1. Juli 1896.

Nachtrag II, gültig vom 1. Oktober 1898: anderweite, ermässigte Frachtsätze für Stückgut (Eilstückgut und allgemeine Stückgutklasse) — Ergänzung des Assimilations-Verzeichnisses.

Trafic Rhénan-Westphalien-Néerlandais. (A. g.: direction royale à Elberfeld.)

A. IIe partie. Fascicule 1 du 1er avril 1895.

1e supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: nouvelles taxes en partie réduites pour le transport par colis isolés (grande vitesse et classe générale des colis isolés en petite vitesse) — taxes de soudure pour les stations allemandes non admises aux barêmes de stations — admission de la station de Cologne (port) dans le trafic — addition aux taxes pour la station de Cologne, bureau de la grande vitesse — admission de la station de Niederdollendorf avec des taxes pour le trafic par colis isolés et par wagons

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Verkehr. (G. V.: königl. Eisenbahndirektion in Elberfeld.)

A. Teil II. Heft 1 vom 1. April 1895.

Nachtrag 4, gültig vom 1. Oktober 1898: anderweite, teilweise ermässigte Frachtsätze für Stückgut (Eilgut und allgemeine Stückgutklasse) — Anstossfrachten für die in die Stations-Tariftabellen nicht aufgenommenen deutschen Stationen — Aufnahme der Station Köln Hafen in den Verkehr — Ergänzung der Frachtsätze für die Station Köln Eilgutabfertigung — Aufnahme der Station Niederdollendorf mit Frachtsätzen für den Stückgut- und Wagenladungsverkehr — Ergänzung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 8

Digitized by Google

complets — addition à la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel 8 pour le transport des bois, etc. — addition à la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel 9 pour le transport des engrais (etc.) — addition à la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel 11 (fers et aciers) — changement de noms de stations — fermeture de la station de Cologne, station du Rhin.

A. IIe partie. Fascicule 2 du 1er avril 1895.

4e supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: nouvelles taxes en partie réduites pour le transport en grande vitesse et pour la classe générale des colis isolés en petite vitesse, compris aux barêmes de taxes fractionnées *a* et *b*, supprimant les taxes fractionnées précédemment applicables à la grande vitesse et à la classe générale des colis isolés en petite vitesse — barêmes de station pour le trafic avec Almelo, etc., Derkum, etc., Beek-Elsloo, etc. et Deutzerfeld, etc., avec suppression des taxes respectives du tarif principal et du 2e supplément — taxes de soudure pour les stations allemandes non admises aux barêmes de station B, *a—e* — admission de la station de Cologne (port) dans le trafic — addition au tableau d'assimilation — fermeture de la station de Cologne, station du Rhin — addition aux taxes pour la station de Cologne, bureau de la grande vitesse — admission de la station de Niederdollendorf avec taxes pour le trafic par colis isolés et par wagons complets — addition et modification à la nomenclature des marchandises des tarifs exceptionnels 8 (bois), 9 (engrais, etc.) et 11 (fers et aciers) — changement de noms de stations — rectifications au tarif.

A. IIe partie. Fascicule 3 du 1er avril 1895.

4e supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: nouvelles taxes en partie réduites pour le transport en grande vitesse et pour la classe générale des colis isolés en petite vitesse, compris aux barêmes de taxes fractionnées *a* et *b* avec suppression des taxes précédemment en vigueur pour la grande vitesse et pour la classe générale des colis isolés du tarif principal et du 1er supplément — barêmes de station pour le trafic avec Almelo, etc., Buir, etc., et Deutzerfeld, etc., avec suppression des taxes respectives du tarif prin-

für Holz u. s. w. — Ergänzung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 9 für Düngemittel (u. s. w.) — Erganzung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 11 (Eisen und Stahl) — Änderung von Stationsnamen — Schliessung der Station Köln Rheinstation.

A. Teil II. Heft 2 vom 1. April 1895.

Nachtrag 4, gültig vom 1. Oktober 1898: anderweite, teilweise ermässigte Frachtsätze für Eilgut und für die allgemeine Stückgutklasse, und zwar Schnitt-Tariftabellen *a* und *b* unter Aufhebung der bisherigen Schnittfrachten für Eilgut und für die allgemeine Stückgutklasse — Stationstarife für den Verkehr mit Almelo u. s. w., mit Derkum u. s. w., mit Beek-Elsloo u. s. w., mit Deutzerfeld u. s. w. unter Aufhebung der bezüglichen Frachten des Haupttarifs und des Nachtrags 2 — Anstossfrachten für die in die Stations-Tariftabellen *B a—e* nicht aufgenommenen deutschen Stationen — Aufnahme der Station Köln (Hafen) in den Verkehr — Ergänzung des Assimilations-Verzeichnisses — Schliessung der Station Köln Rheinstation — Ergänzung der Frachtsätze für die Station Köln Eilgutabfertigung — Aufnahme der Station Niederdollendorf mit Frachtsätzen für den Stückgut- und Wagenladungsverkehr — Ergänzung bezw. Änderung des Warenverzeichnisses der Ausnahmetarife 8 (Holz), 9 (Düngemittel u. s. w.) und 11 (Eisen und Stahl) — Änderung von Stationsnamen — Berichtigungen des Tarifs.

A. Teil II. Heft 3 vom 1. April 1895.

Nachtrag 4, gültig vom 1. Oktober 1898: anderweite, teilweise ermässigte Frachtsätze für Eilgut und für die allgemeine Stückgutklasse, und zwar Schnitt-Tariftabellen *a* und *b* unter Aufhebung der bezüglichen Frachten für Eilgut und für die allgemeine Stückgutklasse im Haupttarif, sowie im Nachtrag 1 — Stationstarife für den Verkehr mit Almelo u. s. w., mit Buir u. s. w., und mit Deutzerfeld u. s. w. unter Aufhebung der bezüglichen Frachten des Haupttarifs und der Nachträge — Anstossfrachten für die in die Stations-

Digitized by Google

cipal et des suppléments — taxes de soudure pour les stations allemandes non admises dans les barèmes B. *a*—*b*, avec suppression des taxes de soudure contenues dans le tarif principal et dans les suppléments — admission de la station de Cologne (port) dans le trafic — addition aux taxes pour la station de Cologne, bureau de la grande vitesse — admission de la station de Niederdollendorf avec taxes pour le trafic par colis isolés et par wagons complets — addition à la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel 8 (tarif pour le transport des bois) — addition à la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel 9 (engrais, etc.) — addition à la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel 11 (fers et aciers) — changement de noms de stations — addition au tableau d'assimilation — rectifications au tarif — fermeture de la station de Cologne, station du Rhin.

A. IIe partie. Fascicule 4 du 1er avril 1895.

f supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: nouvelles taxes en partie réduites pour le transport en grande vitesse et pour la classe générale des colis isolés en petite vitesse — taxes de soudure pour les stations allemandes non admises sous chiffre I — admission de Goch, station de la direction royale à Cologne, dans le trafic — admission de la station de Cologne port dans le trafic — addition aux taxes pour la station de Cologne, bureau de la grande vitesse — admission de la station de Niederdollendorf avec taxes pour le trafic par colis isolés et par wagons complets — addition à la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel 8 (bois) — addition à la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel 9 (engrais, etc.) — changement de noms de stations — fermeture de la station de Cologne, station du Rhin.

B. IIe partie. Fascicule 1 du 1er avril 1895.

IVe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: nouvelles taxes réduites en majeure partie pour la grande vitesse et les transports en petite vitesse par colis isolés (classe générale des colis isolés) — admission, dans le tarif, de la station de Duisbourg port II et Essen gare principale (puits de Hagenbeck) — modification à la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel

Tariftabellen *B a — c* nicht aufgenommenen deutschen Stationen unter Aufhebung der im Haupttarife und in den Nachträgen enthaltenen Anstossfrachtsätze — Aufnahme der Station Köln Hafen in den Verkehr — Ergänzung der Frachtsätze für die Station Köln Eilgutabfertigung — Aufnahme der Station Niederdollendorf mit Frachtsätzen für den Stückgut- und Wagenladungsverkehr — Ergänzung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 8 (Holztarif) — Ergänzung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 9 (Düngemittel u. s. w.) — Ergänzung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 11 (Eisen und Stahl) — Änderung von Stationsnamen — Ergänzung des Assimilations-Verzeichnisses — Berichtigungen des Tarifs — Schliessung der Station Köln Rheinstation.

A. Teil II. Heft 4 vom 1. April 1895.

Nachtrag 4, gültig vom 1. Oktober 1898: anderweite, teilweise ermässigte Frachtsätze für Eilgut und für die allgemeine Stückgutklasse — Anstossfrachten für die unter I nicht aufgenommenen deutschen Stationen — Aufnahme der Station Goch des Direktionsbezirks Köln in den Verkehr — Aufnahme der Station Köln Hafen in den Verkehr — Ergänzung der Frachtsätze für die Station Köln Eilgutabfertigung — Aufnahme der Station Niederdollendorf mit Frachtsätzen für den Stückgut- und Wagenladungsverkehr — Ergänzung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 8 (Holz) — Ergänzung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 9 (Düngemittel u. s. w.) — Änderungen von Stationsnamen — Schliessung der Station Köln Rheinstation.

B. Teil II. Heft 1 vom 1. April 1895.

Nachtrag IV, gültig vom 1. Oktober 1898: anderweite, grösstenteils ermässigte Frachtsätze für Eilgut und Frachtstückgut (allgemeine Stückgutklasse) — Einbeziehung der Station Duisburg Hafen II und Essen Hauptbahnhof (Zeche Hagenbeck) in den Tarif — Änderungen der Warenverzeichnisse der Ausnahmetarife 1 (für bestimmte Stückgüter), 8 (für Holz etc.), 9 (für Düngemittel

Digitized by Google

tionnel 1 (pour le transport de certaines marchandises par colis isolés), 8 (bois, etc.), 9 (engrais, etc.) et 11 (fers et aciers) — admission de la station de Schalke (Sud) dans le tarif exceptionnel 11 (fers et aciers) — fermeture de la station d'Essen, gare principale, aux transports en petite vitesse par wagons complets.

B. IIe partie. Fascicule 2 du 1er avril 1895.

IVe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: nouvelles taxes réduites en majeure partie pour la grande vitesse et les transports en petite vitesse par colis isolés (classe générale des colis isolés) — admission, dans le tarif, des stations de Duisbourg port II et d'Essen gare principale (puits de Hagenbeck) de la direction royale, à Essen, et de Nieuwersluis, station des chemins de fer de l'Etat néerlandais — modifications à la nomenclature des marchandises des tarifs exceptionnels 1 (pour le transport de certaines marchandises par colis isolés), 8 (bois, etc.), 9 (engrais, etc.) et 11 (fers et aciers) — admission de la station de Schalke (Sud) dans le tarif exceptionnel 11 (pour le transport des fers et aciers) — fermeture de la station d'Essen, gare principale, aux transports en petite vitesse par wagons complets — rectification au IIIe supplément — changement de noms de stations.

B. IIe partie. Fascicule 3 du 1er avril 1895.

IVe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: nouvelles taxes réduites en majeure partie pour la grande vitesse et les transports en petite vitesse par colis isolés (classe générale des colis isolés) — admission, dans le tarif, des stations de Duisbourg port II et d'Essen, gare principale (puits de Hagenbeck) — modifications à la nomenclature des marchandises des tarifs exceptionnels 1 (pour le transport de certaines marchandises par colis isolés), 8 (bois, etc.), 9 (engrais, etc.) et 11 (fers et aciers) — admission de la station de Schalke (Sud) dans le tarif exceptionnel 11 (fers et aciers) — fermeture de la station d'Essen, gare principale, aux transports en petite vitesse par wagons complets — changement de noms de stations — addition au tableau d'assimilation.

B. IIe partie. Fascicule 4 du 1er avril 1895.

IVe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: nouvelles taxes réduites en majeure partie pour

etc.) und 11 (für Eisen und Stahl) — Einbeziehung der Station Schalke Süd in den Ausnahmetarif 11 (für Eisen und Stahl) — Schliessung der Station Essen Hauptbahnhof für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen.

B. Teil II. Heft 2 vom 1. April 1895.

Nachtrag IV, gültig vom 1. Oktober 1898: anderweite, grösstenteils ermässigte Frachtsätze für Eilgut und Frachtstückgut (allgemeine Stückgutklasse) — Einbeziehung der Stationen Duisburg Hafen II und Essen Hauptbahnhof (Zeche Hagenbeck) des Direktionsbezirks Essen und Nieuwersluis der Niederländischen Staatsbahn in den Tarif — Änderungen der Warenverzeichnisse der Ausnahmetarife 1 (für bestimmte Stückgüter), 8 (für Holz etc.), 9 (für Düngemittel etc.) und 11 (für Eisen und Stahl) — Einbeziehung der Station Schalke Süd in den Ausnahmetarif 11 (für Eisen und Stahl) — Schliessung der Station Essen Hauptbahnhof für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen — Berichtigung des Nachtrags III — Änderung von Stationsnamen.

B. Teil II. Heft 3 vom 1. April 1895.

Nachtrag IV, gültig vom 1. Oktober 1898: anderweitige, grösstenteils ermässigte Frachtsätze für Eilgut und Frachtstückgut (allgemeine Stückgutklasse) — Einbeziehung der Stationen Duisburg Hafen II und Essen Hauptbahnhof (Zeche Hagenbeck) in den Tarif — Änderungen der Warenverzeichnisse der Ausnahmetarife 1 (für bestimmte Stückgüter), 8 (für Holz etc.), 9 (für Düngemittel etc.) und 11 (für Eisen und Stahl) — Einbeziehung der Station Schalke Süd in den Ausnahmetarif 11 (für Eisen und Stahl) — Schliessung der Station Essen Hauptbahnhof für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen — Änderungen von Stationsnamen — Ergänzung des Assimilationsverzeichnisses.

B. Teil II. Heft 4 vom 1. April 1895.

Nachtrag IV, gültig vom 1. Oktober 1898: anderweite, grösstenteils ermässigte Frachtsätze für

Digitized by Google

la grande vitesse et les transports en petite vitesse par colis isolés (classe générale des colis isolés) — admission des stations de Duisbourg, port II, et d'Essen, gare principale (puits de Hagenbeck), dans le tarif — modifications à la nomenclature des marchandises des tarifs exceptionnels 1 (pour le transport de certaines marchandises par colis isolés), 8 (bois, etc.) et 9 (engrais, etc.) — fermeture de la station d'Essen, gare principale, aux transports en petite vitesse par wagons complets.

B. IIe partie. Fascicule 5 du 10 juin 1895.

IIIe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: nouvelles taxes réduites en majeure partie pour la grande vitesse et pour les transports en petite vitesse par colis isolés (classe générale des colis isolés) — admission de la station de Duisbourg port II et d'Essen, gare principale (puits de Hagenbeck), dans le tarif — reprise, par la Compagnie pour l'administration et l'exploitation des chemins de fer de l'Etat néerlandais, des stations du chemin de fer Grand Central belge situées sur territoire néerlandais — modification à la nomenclature des marchandises des tarifs exceptionnels 1 (pour le transport de certaines marchandises), 8 (bois, etc.) et 9 (engrais, etc.) — fermeture de la station d'Essen, gare principale, aux transports en petite vitesse par wagons complets — changement de noms de stations.

C. IIe partie. Fascicule 1 du 1er avril 1895.

VIe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: taxes réduites pour le transport des colis isolés (grande vitesse et classe générale des colis isolés en petite vitesse) — taxes pour le transport par colis isolés, applicables à Alperbrücke et Rönkhausen — addition à la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel 8 (tarif pour le transport des bois) — addition à la nomenclature du tarif exceptionnel 9 pour le transport des engrais, etc. — addition et modification à la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel 11b pour le transport des fers et aciers — rectifications au tarif.

C. IIe partie. Fascicule 2 du 1er avril 1895.

VIe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: taxes réduites pour le transport des colis isolés (grande vitesse et classe générale des colis isolés

Eil- und Frachtstückgut (allgemeine Stückgutklasse) — Einbeziehung der Stationen Duisburg Hafen II und Essen Hauptbahnhof (Zeche Hagenbeck) in den Tarif — Änderungen der Warenverzeichnisse der Ausnahmetarife 1 (für bestimmte Stückgüter), 8 (für Holz etc.) und 9 (für Düngemittel etc.) — Schliessung der Station Essen Hauptbahnhof für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen.

B. Teil II. Heft 5 vom 10. Juni 1895.

Nachtrag III, gültig vom 1. Oktober 1898: anderweite, grösstenteils ermässigste Frachtsätze für Eilgut und Frachtstückgut (allgemeine Stückgutklasse) — Einbeziehung der Station Duisburg Hafen II und Essen Hauptbahnhof (Zeche Hagenbeck) in den Tarif — Übergang der auf niederländischem Gebiet gelegenen Stationen der Grossen Belgischen Centraleisenbahn in die Verwaltung und den Betrieb der Niederländischen Staatsbahn — Änderungen der Warenverzeichnisse der Ausnahmetarife 1 (für bestimmte Stückgüter), 8 (für Holz etc.) und 9 (für Düngemittel etc.) — Schliessung der Station Essen Hauptbahnhof für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen — Änderung von Stationsnamen.

C. Teil II. Heft 1 vom 1. April 1895.

Nachtrag VI, gültig vom 1. Oktober 1898: ermässigte Frachtsätze für Stückgut (Eilgut und allgemeine Stückgutklasse) — Stückgutfrachtsätze für Alperbrück und Rönkhausen — Ergänzung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 8 (Holztarif) — Ergänzung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 9 für Düngemittel u. s. w. — Ergänzung beziehungsweise Änderung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 11 b für Eisen und Stahl etc. — Berichtigungen des Tarifs.

C. Teil II. Heft 2 vom 1. April 1895.

Nachtrag VI, gültig vom 1. Oktober 1898: ermässigte Frachtsätze für Stückgut (Eilgut und allgemeine Stückgutklasse) — Stückgutfrachtsätze für

Digitized by Google

en petite vitesse) — taxes pour le transport par colis isolés applicables à Alperbrück et Rönkhausen — addition au tableau d'assimilation — addition à la nomenclature des marchandises et au tarif exceptionnel 8 (tarif pour le transport des bois) — addition à la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel 9 (pour le transport des engrais, etc.) — addition et modification à la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel 11 b pour le transport des fers et aciers, etc. — rectifications au tarif.

Alperbrück und Rönkhausen — Ergänzung des Assimilationsverzeichnisses — Ergänzung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 8 (Holztarif) — Ergänzung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 9 für Düngemittel u. s. w. — Ergänzung beziehungsweise Änderung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 11 b für Eisen und Stahl etc. — Berichtigungen des Tarifs.

C. IIe partie. Fascicule 3 du 1er avril 1895.

VIe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: taxes réduites pour le transport des colis isolés (grande vitesse et classe générale des colis isolés en petite vitesse) — taxes pour le transport des colis isolés, applicables à Alperbrück et Rönkhausen — addition à la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel 8 (tarif pour le transport des bois) — addition à la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel 9 pour le transport des engrais, etc. — addition à la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel 11 b pour le transport des fers et aciers, etc. — rectifications et addition au tableau d'assimilation.

C. Teil II. Heft 3 vom 1. April 1895.

Nachtrag VI, gültig vom 1. Oktober 1898: ermässigte Frachtsätze für Stückgut (Eilgut und allgemeine Stückgutklasse) — Stückgut-Frachtsätze für Alperbrück und Rönkhausen — Ergänzung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 8 (Holztarif) — Ergänzung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 9 für Düngemittel u. s. w. — Ergänzung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 11 b für Eisen und Stahl etc. — Berichtigungen und Ergänzung des Assimiliationsverzeichnisses.

C. IIe partie. Fascicule 4 du 1er avril 1895.

VIe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: taxes réduites pour le transport des colis isolés (grande vitesse et classe générale des colis isolés en petite vitesse) — taxes pour le transport des colis isolés, applicables à Alperbrück et Rönkhausen — addition à la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel 8 (tarif pour le transport des bois) — addition à la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel 9 pour le transport des engrais, etc. — rectification au tarif.

C. Teil II. Heft 4 vom 1. April 1895.

Nachtrag VI, gültig vom 1. Oktober 1898: ermässigte Frachtsätze für Stückgut (Eilgut und allgemeine Stückgutklasse) — Stückgutfrachtsätze für Alperbrück und Rönkhausen — Ergänzung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 8 (Holztarif) — Ergänzung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 9 für Düngemittel etc. — Berichtigungen des Tarifs.

C. IIe partie. Fascicule 5 du 10 juin 1895.

VIIe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: taxes réduites pour le transport des colis isolés (grande vitesse et classe générale des colis isolés en petite vitesse) — taxes pour le transport des colis isolés, applicables à Alperbrück et Rönkhausen — addition à la nomenclature des mar-

C. Teil II. Heft 5 vom 10. Juni 1895.

Nachtrag VII, gültig vom 1. Oktober 1898: ermässigte Frachtsätze für Stückgut (Eilgut und allgemeine Stückgutklasse) — Tarifsätze für Stückgut für Alperbrück und Rönkhausen — Ergänzung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 8 (Holztarif) — Ergänzung des Warenver-

Digitized by Google

chandises du tarif exceptionnel 8 (tarif pour le transport des bois) — addition à la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel 9 pour le transport des engrais, etc. — rectifications au tarif.

D. IIe partie. Fascicule 1 du 1er avril 1895.
IVe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: nouvelles taxes réduites pour le transport des colis isolés (grande vitesse et classe générale des colis isolés en petite vitesse) — taxes des tarifs exceptionnels (*a* et *b*) et 3*a* pour Amsterdam, Dordrecht, etc., transit — addition et modification aux tarifs exceptionnels.

D. IIe partie. Fascicule 2 du 1er avril 1895.
IVe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: nouvelles taxes réduites pour le transport des colis isolés (grande vitesse et classe générale des colis isolés en petite vitesse) — addition au tableau d'assimilation — addition et modification aux tarifs exceptionnels — changement de noms de stations.

D. IIe partie. Fascicule 3 du 1er avril 1895.
IVe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: nouvelles taxes réduites pour le transport des colis isolés (grande vitesse et classe générale des colis isolés en petite vitesse) — addition au tableau d'assimilation — addition et modification aux tarifs exceptionnels — changement de noms de stations.

D. IIe partie. Fascicule 4 du 1er avril 1895.
IVe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: nouvelles taxes réduites pour le transport des colis isolés (grande vitesse et classe générale des colis isolés en petite vitesse) — addition aux tarifs exceptionnels.

D. IIe partie. Fascicule 5 du 10 juin 1895.
IVe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: modification à l'entête du tarif — nouvelles taxes réduites pour le transport des colis isolés (grande vitesse et classe générale des colis isolés en petite vitesse) — addition aux tarifs exceptionnels — autres modifications.

E. IIe partie du 1er avril et 10 juin 1895.
IIIe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: taxes réduites pour le transport des colis isolés (grande vitesse et classe générale des colis isolés

zeichnisses des Ausnahmetarifs 9 für Düngemittel etc. — Berichtigungen des Tarifs.

D. Teil II. Heft 1 vom 1. April 1895.
Nachtrag IV, gültig vom 1. Oktober 1898: anderweite, durchweg ermässigte Frachtsätze für Stückgut (Eilstückgut und allgemeine Stückgutklasse) — Frachtsätze der Ausnahmetarife (*a* u. *b*) und 3*a* für Amsterdam, Dordrecht u. s. w. transit — Ergänzung bezw. Änderung der Ausnahmetarife.

D. Teil II. Heft 2 vom 1. April 1895.
Nachtrag IV, gültig vom 1. Oktober 1898: anderweite durchweg ermässigte Frachtsätze für Stückgut (Eilstückgut und allgemeine Stückgutklasse) — Ergänzung des Assimilationstableaus — Ergänzung bezw. Änderung der Ausnahmetarife — Änderung von Stationsnamen.

D. Teil II. Heft 3 vom 1. April 1895.
Nachtrag IV, gültig vom 1. Oktober 1898: anderweite, durchweg ermässigte Frachtsätze für Stückgut (Eilstückgut und allgemeine Stückgutklasse) — Ergänzung des Assimilationstableaus — Ergänzung bezw. Änderung der Ausnahmetarife. — Änderung von Stationsnamen.

D. Teil II. Heft 4 vom 1. April 1895.
Nachtrag IV, gültig vom 1. Oktober 1898: anderweite, durchweg ermässigte Frachtsätze für Stückgut (Eilstückgut und allgemeine Stückgutklasse) — Ergänzung der Ausnahmetarife.

D. Teil II. Heft 5 vom 10. Juni 1895.
Nachtrag IV, gültig vom 1. Oktober 1898: Änderung des Titelblatts — anderweite, durchweg ermässigte Frachtsätze für Stückgut (Eilstückgut und allgemeine Stückgutklasse) — Ergänzung der Ausnahmetarife — sonstige Änderungen.

E. Teil II vom 1. April bezw. 10. Juni 1895.
Nachtrag III, gültig vom 1. Oktober 1898: ermässigte Frachtsätze für Stückgut (Eilgut und allgemeine Stückgutklasse) — Ergänzung des

Digitized by Google

en petite vitesse) — addition au tableau d'assimilation — addition à la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel 8 (tarif pour le transport des bois) — addition à la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel 9 pour le transport des engrais, etc. — modification à la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel 11 pour le transport des fers, etc. — rectifications au tarif.

Tarifs exceptionnels (A et B) du 1er avril 1897 pour le transport des lignites, etc., à destination des stations des chemins de fer de l'Etat néerlandais, du chemin de fer Hollandais et de la Société du chemin de fer Central néerlandais et Brabant Septentrional allemand.

1er supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: admission de Weisweiler, station de la direction royale à Cologne et de Baarn et Soest, stations du chemin de fer Central néerlandais, dans le trafic.

Tarifs exceptionnels (A et B), du 1er mai 1897, pour le transport des lignites, etc., à destination de Baexem-Heythuysen, Budel (station), Fauquemont (Valkenbourg), Haelen, Maestricht (station), Meersen, Melick-Herkenbosch, Ruremonde, Simpelveld, Vlodrop, Weert et Wylré-Gulpen, stations appartenant précédemment au chemin de fer Grand Central belge et faisant partie maintenant du réseau des chemins de fer de l'Etat néerlandais et de Eysden et Gronsveld du chemin de fer de Liège à Maestricht.

1er supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: admission de Weisweiler, station de la direction royale à Cologne dans le trafic — rectifications au tarif principal.

Assimilations-Verzeichnisses — Ergänzung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 8 (Holztarif) — Ergänzung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 9 für Düngemittel etc. — Änderung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 11 für Eisen u. s. w. — Berichtigungen des Tarifs.

Ausnahmetarife (A und B) vom 1. April 1897 für die Beförderung von Braunkohlen etc. nach den Stationen der Niederländischen Staatsbahn, der Holländischen Bahn, der Niederländischen Central- und der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft.

Nachtrag I, gültig vom 1. Oktober 1898: Aufnahme der Station Weisweiler des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln und der Stationen Baarn und Soest der Niederländischen Centralbahn in den Verkehr.

Ausnahmetarife (A und B) vom 1. Mai 1897 für die Beförderung von Braunkohlen etc. nach den Stationen Baexem-Heythuysen, Budel (Station), Fauquemont (Valkenburg), Haelen, Maestricht (Station), Meersen, Melick-Herkenbosch, Rœrmond, Simpelveld, Vlodrop, Weert und Wylré-Gulpen der ehemaligen Grossen Belgischen Centralbahn, jetzt Niederländischen Staatsbahn, sowie Eysden und Gronsveld der Lüttich-Maestrichter-Bahn.

Nachtrag I, gültig vom 1. Oktober 1898: Aufnahme der Station Weisweiler des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln in den Verkehr — Berichtigung des Haupttarifs.

Statistique.

Les chemins de fer français en 1896.

Les données ci-dessous sont empruntées à la statistique des chemins de fer français — documents divers, Ire partie — publiée par la direction des chemins de fer au ministère des travaux publics.

Statistische Nachrichten.

Die französischen Eisenbahnen im Jahre 1896.

Die nachfolgenden Angaben sind der Statistik der französischen Eisenbahnen — verschiedene Dokumente, I. Teil — welche durch die Direktion der Eisenbahnen im Ministerium der öffentlichen Arbeiten veröffentlicht worden ist, entlehnt.

Digitized by Google

Les *lignes d'intérêt général* qui font l'objet des tableaux I à VIII avaient en exploitation au 31 décembre 1896 une *longueur totale* de 36 891 km; l'accroissement assez régulier du réseau a été de 16,12 % de 1887 à 1896 et de 1,53 % de 1895 à 1896.

La comparaison des divers éléments de ces tableaux démontre que, d'une manière générale, l'accroissement du trafic et des recettes se poursuit d'une année à l'autre; l'exposition universelle de 1889, d'une part, et l'abaissement des tarifs en 1892, d'autre part, ont toutefois produit quelques fluctuations dont il est facile de se rendre compte.

En 1896, le nombre des *voyageurs* transportés est de 66,69 % supérieur au chiffre de 1887, et de 4,06 % à celui de 1895; pour les voyageurs kilométriques, l'accroissement est de 54,67 % et 4,66 %. Répartie sur les 3 classes, cette augmentation profite en majeure partie à la IIIe classe, puis à la IIe et faiblement à la Ire; par contre, le parcours moyen d'un voyageur qui était de 33,1 km en 1887 est descendu à 30,7 km en 1896, diminution qui porte presque également sur les Ire et IIIe classes, tandis que la IIe n'en est pas affectée.

Le trafic des *marchandises* n'accuse pas une augmentation aussi forte: le nombre de tonnes transportées en 1896 est de 34,61 % supérieur à celui de 1887 et de 3,19 % à 1895; les tonnes kilométriques ont augmenté de 33,28 % et 2,47 %, tandis que le parcours moyen d'une tonne, indiqué à partir de 1889 seulement n'a presque pas varié. Depuis 1887, les accessoires de la petite vitesse (voitures, chevaux et bestiaux), convertis en tonnes, ont diminué de 8,81 %, comptés à la pièce, il y a 36,93 % d'augmentation dans le nombre des voitures et 18,81 % pour les têtes de bétail moyen, tandis que les chevaux ont diminué de 3,66 % et le petit bétail de 3,90 %.

Quant aux *recettes totales* de l'exploitation, 1896 accuse une augmentation de 22,31 % sur 1887 et 2,64 % sur 1895. La recette kilométrique présente

Die *Hauptlinien*, welche den Gegenstand der Tabellen I bis VIII bilden, standen am 31. Dezember 1896 mit einer *Totallänge* von 36 891 km im Betrieb; der ziemlich regelmässige Zuwachs zum Netze betrug 16,12 % von 1887 bis 1896 und 1,53 % von 1895 auf 1896.

Die Vergleichung der verschiedenen Gegenstände dieser Tabellen zeigt, dass eine allgemeine Steigerung des Verkehrs und der Einnahmen von einem Jahre zum anderen erfolgt; die Weltausstellung von 1889 einerseits und die Herabsetzung der Tarifsätze im Jahre 1892 andererseits haben jedoch einige Fluktuationen hervorgerufen, die unschwer zu verstehen sind.

Im Jahre 1896 war die Zahl der beförderten *Personen* um 66,69 % höher als im Jahre 1887 und um 4,06 % höher als in 1895; auf die Beförderung aller Personen, auf je einen Kilometer ausgerechnet, beträgt die Vermehrung 54,67 % und 4,66 %; wird sie auf die drei Wagenklassen verteilt, so tritt diese Vermehrung am meisten bei der III. Klasse hervor, dann bei der II. und schwach bei der I.; dagegen ist die mittlere Länge der Reise einer Person, die 33,1 km im Jahre 1887 betrug, auf 30,7 km im Jahre 1896 herabgegangen, welche Verminderung beinahe gleichmässig bei der I. und III. Klasse zum Vorschein kommt, während die II. davon nicht berührt ist.

Der *Güterverkehr* zeigt keine ebenso starke Steigerung; die Zahl der beförderten Tonnen ist in 1896 um 34,61 % höher als in 1887 und um 3,19 % als in 1895; die Zahl der in 1896 beförderten Tonnen-Kilometer ist um 33,28 % und 2,47 % gestiegen, während die mittlere Beförderungsstrecke einer Tonne, die jedoch erst ab 1889 angegeben ist, beinahe unverändert blieb. Von 1887 an haben die zur Frachtgutbeförderung gehörigen Gegenstände (Fahrzeuge, Pferde und Rindvieh), in Tonnen ausgedrückt, 8,81 % eingebüsst; auf das Stück ausgerechnet, ergiebt sich eine Vermehrung von 36,93 % in der Zahl der Fahrzeuge und von 18,81 % in der Stückzahl des Jungviehs, während die Zahl der Pferde um 3,66 und die des Kleinviehs um 3,90 % zurückgegangen ist.

Was die *Totaleinnahmen* aus dem Betrieb anbelangt, so zeigt das Jahr 1896 eine Steigerung von 22,31 % gegen 1887 und von 2,64 % gegen 1895.

Digitized by Google

quelques variations, son maximum est atteint en 1889 avec 34 661 fr., elle redescend ensuite et ne dépasse ce chiffre qu'en 1896: pour la décade elle gagne 5,46 % et 1,99 % sur 1895. La comparaison entre les recettes de la grande et de la petite vitesse est tout à l'avantage de la première: ces recettes sont en 1896 de 32,77 % supérieures à celles de 1887 et de 3,65 % à celles de 1895: par kilomètre exploité l'accroissement est de 14,47 % et 3,00 %; ici le maximum est également atteint en 1889 avec 14 338 fr., chiffre qui n'a été dépassé que depuis 1895. Seule la recette du mouvement des voyageurs accuse une augmentation de 29,04 % et 3,56 %: par contre le produit moyen d'un voyageur diminue de 22,66 % et 0,85 %, et dans la décade, le produit kilométrique d'un voyageur baisse de 4 ct. 53 à 3 ct. 79, soit de 16,34 %: sur 100 fr. de recettes, la Ire classe diminue de 12,15 %, la IIe augmente de 6,37 % et la IIIe de 1,87 %. Les données de l'année 1889 font ressortir que c'est la IIe classe qui a le plus bénéficié du transport des voyageurs.

Les abaissements de taxes accordés en 1892 n'ont pas produit de variations notables dans la recette du transport des voyageurs.

Le rendement de l'*impôt* perçu sur les transports à grande vitesse, qui n'est pas compris dans les chiffres ci-dessus, a diminué de 38,80 % pendant ces 10 années et a augmenté de 3,83 % en 1896 par rapport à 1895: en 1892, où dès le 1er avril ont été supprimées la taxe additionnelle de 10 % sur le prix des places des voyageurs, sur celui des transports des bagages et des messageries et la totalité des taxes précédemment perçues sur les prix nets de transport en grande vitesse, des messageries, denrées et bestiaux, cet impôt a produit 40 millions de moins qu'en 1891: de 3014 fr. par kilomètre en 1889, il est tombé à 1368 fr. en 1893 et s'est relevé graduellement depuis à 1460 fr. en 1896.

Les recettes de la petite vitesse n'ont pas suivi la progression de celles du mouvement des voyageurs. En 1896 elles sont de 17,86 % seulement supérieures à celles de 1887, et de 1,68 % à celles

Die Einnahmen pro Kilometer sind verschieden: das Höchstergebnis ist in 1889 mit Fr. 34 661 erreicht: es geht alsdann herunter und übersteigt diese Ziffer erst in 1896: für das Jahrzehnt nimmt sie um 5,46 % und um 1,99 % gegen 1895 zu. Die Vergleichung zwischen den Einnahmen für Eilgut und für Frachtgut fällt zu gunsten der ersteren aus, die in 1896 um 32,77 % höher sind als in 1887 und um 3,65 % als in 1895. Auf den Betriebskilometer ausgerechnet, beträgt die Vermehrung 14,47 % und 3,00 %: hier wird das Höchstergebnis ebenfalls in 1889 erreicht mit Fr. 14 338, welches Ergebnis erst seit 1895 überschritten worden ist. Nur die Einnahme aus dem Personenverkehr zeigt eine Steigerung von 29,04 % und 3,56 %: dagegen vermindert sich das mittlere Ergebnis aus der Beförderung einer Person um 22,66 % und 0,85 %, und in dem Jahrzehnt geht das kilometrische Ergebnis aus der Beförderung einer Person von 4 Cts. 53 auf 3 Cts. 79, d. i. um 16,34 %, zurück. Auf Fr. 100 Einnahmen weist die I. Klasse einen Rückgang von 12,15 % nach, die II. eine Vermehrung von 6,37 % und die III. eine solche von 1,87 %. Im Jahre 1889 zeigte sich die grösste Vermehrung in der II. Klasse.

Die im Jahre 1892 gewährten Fahrpreisermässigungen haben keine bemerkbaren Veränderungen in der Einnahme aus dem Personentransport hervorgebracht.

Die *Steuer* auf die Eilguttransporte, die in den vorstehenden Ziffern nicht inbegriffen ist, hat sich während dieser 10 Jahre um 38,80 % vermindert und im Jahre 1896 um 3,83 % gegenüber 1895 gehoben; im Jahre 1892 — in welchem vom 1. April ab die Zuschlagstaxe von 10 % auf die Fahrpreise, die Gepäck- und die Expressguttaxen und sämtliche vorher auf die reinen Transportpreise für Eilgut, Expressgut, Lebensmittel und Rindvieh erhobenen Zuschläge aufgehoben wurden — hat diese Steuer 40 Millionen weniger eingebracht als in 1891. Von Fr. 3014 per Kilometer in 1889 ist sie auf Fr. 1368 in 1893 gefallen und hat sich seither nach und nach auf Fr. 1460 in 1896 gehoben. Die Einnahmen aus dem Frachtgutverkehr haben nicht die Steigerung wie diejenigen aus dem Personenverkehr eingehalten; in 1896 sind sie nur um 17,86 % höher als in 1887 und

Digitized by Google

de 1895: par kilomètre exploité, l'augmentation dans les 10 années n'est que de 1,63 %, soit de 1,04 % sur 1895; le maximum est atteint en 1891 avec 20 464 fr. Les marchandises à la tonne présentent des accroissements en pour cent légèrement inférieurs, qui sont compensés par ceux des accessoires de la petite vitesse: 20,75 % et 2,66 %.

Aux *dépenses* d'exploitation, l'augmentation est de 24,50 % et 0,73 %, et par kilomètre exploité, de 7,35 % et 0,09 %; les dépenses atteignent leur maximum absolu et relatif en 1893; de l'étude de leurs différentes rubriques, il ressort que les dépenses d'administration, restées à peu près stationnaires jusqu'en 1891, passent brusquement de 30 à 58 millions: de ce moment, l'accroissement est régulier, mais dans les 10 années il est de 177,12 %, et de 2,41 % seulement sur 1895. Pour l'exploitation et le mouvement, l'augmentation régulière continue jusqu'en 1893; elle est ensuite très faible; les dépenses de la traction et du matériel atteignent leur maximum en 1893, puis elles diminuent pour se relever en 1896, alors que celles de la voie et des bâtiments, également à leur maximum en 1893, décroissent ensuite. Les dépenses diverses (location de matériel, factage) qui s'élevaient à 31 millions en 1887, n'accusent plus que 7 ½ millions en 1896, soit une diminution de 75,80 %, elles augmentent toutefois de 23,33 % en 1896 par rapport à 1895.

En ce qui concerne le *produit net* de l'exploitation, c'est en 1896 qu'il est le plus élevé en valeur absolue: par kilomètre, après avoir atteint 17 178 fr. en 1889, et avoir baissé jusqu'à 14 543 fr. en 1893, il s'est relevé graduellement; la décade présente, par kilomètre, une augmentation de 3,43 %; de 1896 sur 1895 l'accroissement est de 4,12 %. Le *coefficient d'exploitation* a naturellement son minimum (50,4 %) en 1889 et son maximum en 1893 (56,7), puis il diminue régulièrement.

Le compte des *dépenses de premier établissement*, extrait des « documents principaux » de la statis-

um 1,68 als in 1895. Auf den Betriebskilometer ausgerechnet, beträgt die Vermehrung in den 10 Jahren nur 1,63 %, oder 1,04 gegenüber 1895: das Höchstergebnis wird im Jahre 1891 mit Fr. 20 464 erreicht. Die Frachtgüter weisen eine Steigerung auf, die, in Prozenten ausgedrückt, ein wenig geringer ist, was durch die zu den Frachtgütern gehörigen andern Einnahmen ausgeglichen ist: 20,75 % und 2,66 %.

Bei den *Betriebsausgaben* beträgt die Vermehrung 24,50 % und 0,73 % und auf den Betriebskilometer 7,35 % und 0,09 %; sie erreichen das absolute und relative Maximum 1893. Bei Durchsicht der bezüglichen verschiedenen Rubriken ergiebt sich, dass die Ausgaben für die Allgemeine Verwaltung, die bis 1891 ungefähr gleich geblieben sind, plötzlich von 30 auf 58 Millionen anwachsen: von da ab ist die Vermehrung eine regelmässige, jedoch beträgt sie in den 10 Jahren 177,12 % und nur 2,41 % im Jahre 1895. Beim Bahnverwaltungs- und Zugbegleitungsdienst geht die regelmässige Steigerung bis zu 1893; darüber hinaus ist sie unbedeutend; die Ausgaben für Zugbeförderung und Werkstättendienst erreichen das Höchstmass in 1893, dann vermindern sie sich, um sich im Jahre 1896 zu erhöhen, während diejenigen für Bahnerhaltung und Hochbau, ebenfalls in 1893 am höchsten, sich alsdann vermindern. Die Ausgaben für Verschiedenes (Wagenmiete, Kosten der Eilgutbestellung), die in 1887 31 Millionen betrugen, weisen 1896 nur noch 7 ½ Millionen auf, d. i. eine Verminderung von 75,80 %; sie vermehrten sich indessen um 23,33 % in 1896 gegenüber 1895.

In betreff des *Nettoergebnisses* aus dem Betrieb ist zu bemerken, dass es in 1896 absolut am höchsten ist: auf den Kilometer berechnet, hat es sich, nachdem es Fr. 17 178 in 1889 erreicht hatte und 1893 bis auf Fr. 14 543 heruntergegangen war, seither nach und nach gehoben. Das Jahrzehnt weist auf den Kilometer eine Steigerung von 3,43 % nach: diejenige in 1896 gegenüber 1895 beträgt 4,12 %. Der *Betriebs-Koeffizient* hatte natürlich seinen niedersten Stand (50,4 %) in 1889 und seinen höchsten in 1893 (56,7); von da ab geht er regelmässig zurück.

Die Rechnung des *Anlagekapitals*, die den «Hauptdokumenten» der französischen Statistik entnommen

Digitized by Google

tique française, fait ressortir que la participation de l'Etat et des localités augmente d'année en année — 20,11 % par kilomètre pendant la décade — alors que celle des compagnies diminue de 2,70 % pendant la même période.

Quant au compte de la *garantie d'intérêt*, il est à noter que l'excédent des charges sur le produit net, qui avait dépassé 45 millions en 1893, a diminué rapidement, et que 1895 accuse déjà un excédent du produit net sur les charges. La différence due par les compagnies a cependant augmenté de 352,65 % pendant les 10 années, grevant de 794 millions le compte capital de la garantie et de 178 millions le compte intérêts au 31 décembre 1896. Le tableau ci-dessous renferme le détail de la garantie d'intérêt annuelle à laquelle les 6 grandes compagnies peuvent faire appel:

ist, lässt ersehen, dass die Beteiligung des Staats und der Gemeinden von Jahr zu Jahr wächst — 20,11 % auf den Kilometer während des Jahrzehnts — während die der Gesellschaften während des gleichen Zeitraums selbst um 2,70 % sich vermindert.

In Bezug auf die Rechnung der *Zinsgarantie* ist hervorzuheben, dass der Überschuss der Lasten über das Nettoergebnis, welcher in 1893 45 Millionen überschritten hatte, sich schnell verminderte, und dass im Jahre 1895 schon ein Überschuss des Nettoergebnisses über die Lasten vorhanden ist. Die von den Gesellschaften geschuldete Differenz hat sich indessen während der 10 Jahre um 352,65 % vermehrt, und belastet mit 794 Millionen die Garantiekapitalrechnung und mit 178 Millionen die Zinsenrechnung am 31. Dezember 1896. Die nachstehende Tabelle enthält das Detail der jährlichen Zinsgarantie, welche die sechs grossen Gesellschaften in Anspruch nehmen können:

	Actions - *Aktien*		Revenu des actions — *Ertrag der Aktien*						
			garanti par l'Etat *vom Staat garantiert*		réservé pour le partage des bénéfices *den Aktionären reservierter Reingewinn*		en 1887 *im Jahre 1887*	en 1896 *im Jahre 1896*	
	Nombre *Zahl*	Valeur nomin. *Nennwert* Fr.	Total *Im ganzen* Fr.	Par action *Pro Aktie* Fr.	Total *Im ganzen* Fr.	Par action *Pro Aktie* Fr.	Fr.	Fr.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Nord . . .	525 000	400	28 400 000	54,10	46 462 500	88,50	61,00	62,00	Nordbahn.
Est	584 000	500	20 750 000	35,50	29 500 000	50,50	35,50	35,50	Ostbahn.
Ouest . . .	300 000	500	11 550 000	38,50	15 000 000	50,00	38,00	38,50	Westbahn.
Paris-Orléans .	600 000	500	33 600 000	56,00	43 200 000	72,00	57,50	58,50	Paris-Orleans-B.
Paris-L.-M. .	800 000	500	44 000 000	55,00	60 000 000	75,00	55,00	55,00	Paris-L.-M.-B.
Midi	250 000	500	12 500 000	50,00	15 000 000	60,00	50,00	50,00	Südbahn.

Pour les six grands réseaux, les excédents de produit net, après prélèvement du revenu indiqué à la 4e colonne, sont versés à l'Etat, s'il y a lieu, en remboursement de ses avances de garantie avec intérêts à 4 %. Ce remboursement effectué, les excédents de produit net, après prélèvement du revenu indiqué à la 6e colonne, sont partagés à raison de $^2/_3$ pour l'Etat et de $^1/_3$ pour les compagnies.

Bei den sechs grossen Netzen werden die Netto-Überschüsse, nach Vorentnahme des in Kolonne 4 angegebenen Erträgnisses, eventuell an den Staat abgeführt als Rückzahlung seiner Garantievorschüsse mit Zinsen zu 4 %. Nach durchgeführter Rückzahlung werden die Netto-Überschüsse, nach Vorentnahme der in Kolonne 6 angegebenen Beträge, zu $^2/_3$ an den Staat und zu $^1/_3$ an die Gesellschaften verteilt.

Digitized by Google

Le Nord qui, jusqu'à présent, n'a pas fait appel à la garantie d'intérêt a distribué, de 1888 à 1895, 64 — 70 — 70 — 71 — 66 — 64 — 62 et 62 fr.; l'Est, le Paris-Lyon-Méditerranée et le Midi ont servi chaque année le montant fixé comme garantie; l'Ouest et le Paris-Orléans ont donné depuis 1889, 38 fr. 50 et 58 fr. 50.

En 1896, les chemins de fer d'intérêt général *employaient 251 971 personnes* (6,84 par kilomètre); ce chiffre comprend 86 658 auxiliaires et ouvriers à la journée ramenés au travail de l'année entière et 25 626 femmes.

Au sujet des *caisses de retraites et de secours* instituées en faveur des agents des chemins de fer en exploitation, le système varie d'une compagnie à l'autre; les caisses de retraite ont encaissé en 1896 28 518 964 fr., dépensé 13 479 305 fr. et l'excédent de l'actif sur le passif a été de 196 914 799 fr.; les caisses de secours en cas de maladies, de blessures, d'infirmités et de mort indiquent une recette de 1 817 109 fr., une dépense de 1 479 794 fr. et un solde en caisse au 31 décembre 1896 de 2 654 425 fr.

La statistique de 1896 porte pour les chemins de fer d'intérêt général 2071 *accidents* dont 95 *déraillements*, 97 *collisions* et 1879 *accidents divers*:

	Tués	Blessés
voyageurs sans qu'il y ait de leur faute	11	141
» par leur propre faute . . .	55	116
agents du chemin de fer, sans qu'il y ait de leur faute	4	57
agents du chemin de fer, causes diverses ou imprudence	180	399
autres personnes, par leur propre faute ou imprudence	201	93
par 1 000 000 de voyageurs	0,18	0,71
voyageurs, par 1 000 000 de km parcourus par les véhicules	0,01	0,05
agents du chemin de fer par 1 000 000 de véhicules kilométriques . . .	0,03	0,08

Le tableau IX renferme un résumé des données concernant les **chemins de fer d'intérêt local**, em-

Die Nordbahn, die bis jetzt keinen Anspruch auf die Zinsen-Garantie erhob, hat von 1888 bis 1895 pro Aktie Fr. 64 — 70 — 70 — 71 — 66 — 64 — 62 und 62, die Ostbahn, Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und Südbahn haben jedes Jahr den als Garantie festgestellten Betrag verteilt; die Westbahn und die Paris-Orleans-Bahn haben seit 1889 Fr. 38. 50 und Fr. 58. 50 ausbezahlt.

Im Jahre 1896 haben die Hauptbahnen *251 971 Personen* (6,84 per Kilometer) beschäftigt; in dieser Zahl sind 86 658 Hülfsarbeiter und Taglöhner, als während des ganzen Jahres in Arbeit stehend gerechnet, und 25 626 Frauen inbegriffen.

Das System der *Unterstützungs- und Pensionskassen* zu gunsten der Angestellten der im Betriebe stehenden Eisenbahnen ist bei den einzelnen Gesellschaften verschieden. Die Pensionskassen haben im Jahre 1896 Fr. 28 518 964 eingenommen und Fr. 13 479 305 verausgabt und der Überschuss ihrer Aktiven über die Passiven beträgt Fr. 196 914 799. Die Kranken-, Unfall-, Invaliden- und Sterbekassen verzeichnen eine Einnahme von Fr. 1 817 109, eine Ausgabe von Fr. 1 479 794 und einen Kassavorrat auf 31. Dezember 1896 von Fr. 2 654 425.

Die Statistik von 1896 weist für die Hauptbahnen 2071 *Unfälle* auf, wovon 95 *Entgleisungen*, 97 *Zusammenstösse* und 1879 *verschiedene Unfälle*.

	Getötete.	Verwundete.
Reisende ohne eigenes Verschulden .	11	141
» durch eigenes Verschulden .	55	116
Eisenbahnbedienstete, ohne eigenes Verschulden	4	57
Eisenbahnbedienstete, infolge verschiedener Ursachen oder durch Unvorsichtigkeit	180	399
andere Personen durch eigenes Verschulden oder durch Unvorsichtigkeit	201	93
auf 1 000 000 Reisende	0,18	0,71
Reisende auf 1 000 000 der von den Wagen durchfahrenen km . . .	0,01	0,05
Eisenbahnbedienstete auf 1 000 000 Wagenkilometer	0,03	0,08

Die Tabelle IX enthält eine Zusammenstellung der **Ergebnisse des Betriebes der Lokalbahnen,**

Digitized by Google

pruntées aux documents divers, IIe partie, de la statistique. Le réseau des *tramways* concédés en France comprenait au 31 décembre 1896 une longueur totale de 3565 km. Il y avait en exploitation 1540 km de lignes servant au transport des voyageurs et des marchandises et 884 km, utilisés pour le service des voyageurs et des messageries, ou des voyageurs seulement; 1013 km de la 1re catégorie et 128 km de la 2e étaient en construction où à construire à cette date. Les chemins de fer *industriels* avaient à la fin de 1896 une longueur totale de 227 km en exploitation et de 44 km en construction où à construire.

welche den verschiedenen Dokumenten, Teil II der Statistik, entnommen sind. Das Netz der konzessionierten *Tramways* in Frankreich hatte auf 31. Dezember 1896 eine Gesamtlänge von 3565 km; es waren 1540 km Linien im Betrieb für den Personen- und Güterverkehr und 884 km für den Personen- und den Expressgutverkehr oder nur für den Personenverkehr; 1013 km der ersten und 128 km der zweiten Kategorie waren an diesem Tage im Bau begriffen oder noch zu bauen. Die *Industriebahnen* hatten Ende 1896 eine Gesamtlange von 227 km im Betrieb und 44 km im Bau oder zu bauen.

Il nous reste à mentionner les **chemins de fer algériens et tunisiens** qui, au 31 décembre 1896, avaient une longueur totale de 3389 km. A cette date le montant total des dépenses d'établissement atteignait 668 630 831 fr., soit 198 583 fr. par kilomètre; le matériel roulant se composait de 328 locomotives, 699 voitures à voyageurs, 245 fourgons et wagons directs de la grande vitesse et 6466 wagons à marchandises. Le parcours total effectué par ces véhicules représente 79 090 534 km: à 1 km il a été transporté 163 037 654 voyageurs et 158 562 614 tonnes de marchandises; le parcours moyen d'un voyageur a été de 47 km et celui d'une tonne de 79,1 km; par kilomètre exploité le mouvement des voyageurs a produit 3061 fr. et celui des marchandises 4489 fr.; l'exploitation accuse une recette totale de 25 269 622 fr. (7637 fr. par kilomètre exploité), et une dépense totale de 21 206 970 fr. (6409 fr. par kilomètre exploité), donnant un produit net de 4 062 652 fr. ou de 1228 fr. par kilomètre exploité, le coefficient d'exploitation ressort ainsi à 83,9 %; les chemins de fer algériens et tunisiens ont employé 8495 personnes en 1896, dont 4059 à la journée et ramenés au travail de l'année entière et 589 femmes. Les caisses de retraite ont fait 239 151 fr. de recettes et 37 317 fr. de dépenses, leur solde en caisse à la fin de l'année s'élevait à 1 876 519 fr. Quant aux caisses de secours en cas de maladies, de blessures, d'infirmités et de mort, leurs recettes ont atteint 75 332 fr., leurs dépenses 72 811 fr. et elles ont laissé, au 31 décembre 1896, un solde actif de 58 827 fr.

Wir erwähnen noch die **Eisenbahnen von Algier und Tunis**, welche auf den 31. Dezember 1896 eine Gesamtlänge von 3389 km hatten; auf diesen Zeitpunkt bezifferte sich der Gesamtbetrag der Erstellungskosten auf Fr. 668 630 831 oder Fr. 198 583 per Kilometer, das Rollmaterial bestand aus 328 Lokomotiven, 699 Personenwagen, 245 Gepäckwagen und direkten Eilgutwagen und 6466 Güterwagen, welche zusammen 79 090 534 km zurückgelegt haben; auf einen km berechnet, wurden 163 037 654 Personen und 158 562 614 Tonnen Güter transportiert; die mittlere Länge der Reisestrecke einer Person betrug 47 km und diejenige der Transportstrecke einer Tonne 79,1 km; pro Betriebskilometer ertrug der Personenverkehr Fr. 3061 und der Güterverkehr Fr. 4489; der Betrieb weist eine Einnahme von total Fr. 25 269 622 auf (Fr. 7637 per Betriebskilometer) und eine Gesamtausgabe von Fr. 21 206 970 (Fr. 6409 per Betriebskilometer), was einen Nettoertrag von Fr. 4 062 652 oder Fr. 1228 per Betriebskilometer ergiebt; der Betriebs-Koefficient beträgt somit 83,9 %. Die Eisenbahnen in Algier und Tunis beschaftigten im Jahr 1896 8495 Personen, wovon 4059 als das ganze Jahr beansprucht gerechnete Taglöhner und 589 Frauen. Die Pensionskassen hatten eine Einnahme von Fr. 239 151 und eine Ausgabe von Fr. 37 317; der Vermögensbestand auf Ende des Jahres bezifferte sich auf Fr. 1 876 519. Die Einnahmen der Kranken-, Unfall-, Invaliden- und Sterbekassen betrugen Fr. 75 332, ihre Ausgaben Fr. 72 811 und am 31. Dezember 1896 hatten sie einen Kassavorrat von Fr. 58 827.

Digitized by Google

Les *colonies françaises* possédaient à cette même date une longueur totale de 603 km de chemins de fer en exploitation, dont 394 km au Sénégal, 126 km dans l'île de la Réunion, 71 km en Cochinchine et 12 km dans l'Inde. Ces chiffres n'ont pas varié depuis 1893. Les *pays de protectorat* avaient à la fin de 1896: en Tunisie 497 km en exploitation et 246 km en construction, puis au Tonkin 102 km en exploitation.

Die *französischen Kolonien* hatten auf den gleichen Zeitpunkt eine Gesamtlänge von 603 km im Betrieb, 394 km im Senegal, 126 km auf der Insel Réunion, 71 km in Cochinchina und 12 km in Indien: diese Zahlen haben sich seit 1893 nicht geändert. Die *Protektoratsländer* besassen auf Ende 1896: in Tunis 497 km im Betrieb und 246 km im Bau, in Tonkin 102 km. im Betrieb.

Digitized by Google

I. Description du réseau et effectif du matériel roulant.

N°	Désignation des chemins de fer	Longueur exploitée au 31 décembre *Betriebslänge am 31. Dezember*			Longueur moyenne exploitée pendant l'année *Betriebslänge im Jahresdurchschnitt*	Longueur effective exploitée au 31 décembre *Wirkliche Betriebslänge am 31. Dezember*	Locomotives *Lokomotiven*		Longueur effective exploitée au 31 décembre *Wirkliche Betriebslänge am 31. Dezember*
		total *im ganzen*	à simple voie *eingleisig*	à double voie *zweigleisig*			total *im ganzen*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*	
		km	km	km	km	km	nombre *Zahl*	nombre *Zahl*	km
	Statistique des chemins de fer français (tableaux n°s)	5,5	5,4	5,3	13,2	11,2	11,12	11,13	11bis,2
	I. Grandes compagnies.								
1	Nord	3 701,887	1 755,674	1 946,213	3 725	3 742	1 724	0,46	3 739
2	Est	4 742,379	999,269	3 743,110	4 727	4 856	1 359	0,28	4 856
3	Ouest	5 616,100	3 890,654	1 725,446	5 462	5 661	1 492	0,26	5 661
4	Paris-Orléans	6 732,314	4 716,895	2 015,419	6 743	6 743	1 368	0,20	6 743
5	Paris-Lyon-Méditerranée	8 819,378	4 758,143	4 061,235	8 771	8 820	2 626	0,30	8 820
6	Midi	3 210,085	2 259,709	950,376	3 168	3 209	826	0,26	3 209
7	Ceinture de Paris	[1] 16,930		[1] 16,930	[2] 32	[2] 32	13	0,41	[2] 32
8	Grande ceinture de Paris	108,628	—	108,628	141	—	—	—	—
	II. Compagnies secondaires	938,585	931,936	6,649	786	930	118	0,13	933
	III. Chemins non concédés (Etat, etc.)	3 004,903	2 595,047	409,856	3 120	3 149	585	0,19	3 149
	1896 Total	36 891,189	21 907,327	14 983,862	36 472	36 939	10 111	0,27	36 939
	1895 Total	36 336,841	21 410,244	14 926,597	36 240	36 385	10 080	0,28	36 385
	Différence entre 1896 et 1895 %	*+ 1,53*	*+ 2,32*	*+ 0,38*	*+ 0,64*	*+ 1,52*	*+ 0,31*	*— 3,57*	*+ 1,52*
	1894 Total	36 249,0	21 339,0	14 910,0	35 971	36 297	9 959	0,27	36 297
	1893 Total	37 586,0	21 010,0	14 776,0	35 350	35 836	9 836	0,27	35 836
	1892 Total	35 153,0	20 831,0	14 322,0	34 881	35 187	9 747	0,28	35 187
	1891 Total	34 437,0	20 457,0	13 980,0	33 878	34 188	9 636	0,28	34 188
	1890 Total	33 550,0	19 917,0	13 633,0	33 280	33 558	9 577	0,29	33 576
	1889 Total	33 201,0	19 662,0	13 539,0	32 914	33 234	9 553	0,29	33 252
	1888 Total	32 652,0	19 302,0	13 350,0	32 128	32 684	9 544	0,29	32 702
	1887 Total	31 770,0	18 636,0	13 134,0	31 446	31 784	9 493	0,30	31 784
	Différence entre 1896 et 1887 %	*+ 16,12*	*+ 17,53*	*+ 14,09*	*+ 15,98*	*+ 16,22*	*+ 6,51*	*— 10,00*	*+ 16,22*

[1]) Ligne des Batignolles à Bercy (rive droite).
[2]) Rive droite et rive gauche.

I. Bahnbeschreibung und Bestand der Fahrbetriebsmittel.

Voitures à voyageurs *Personenwagen*		Fourgons et wagons divers de la grande vitesse *Gepäck- und andere Eilgüterwagen*			Wagons de marchandises de toute nature, y compris ceux de service, etc. *Güterwagen aller Art, einschliesslich Dienst- und andere Wagen*			Total général des voitures et wagons *Gesamtzahl der Personen- und Güterwagen aller Art*		Bezeichnung der Eisenbahnen	N°
total *im ganzen*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*	total *im ganzen*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*	Capacité moyenne *Mittlere Tragfähigkeit*	total *im ganzen*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*	Capacité moyenne *Mittlere Tragfähigkeit*	total *im ganzen*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*		
nombre *Zahl*	nombre *Zahl*	nombre *Zahl*	nombre *Zahl*	tonnes *Tonnen*	nombre *Zahl*	nombre *Zahl*	tonnes *Tonnen*	nombre *Zahl*	nombre *Zahl*		
11bis,15	11bis,27	11bis,16	11bis,28	11bis,18	11bis,19	11bis,29	11bis,21	11bis,22	11bis,30	Verweisung auf die Statistik der Eisenbahnen Frankreichs.	
										I. Hauptgesellschaften.	
3 700	0,99	2 112	0,57	2,8	53 728	14,37	10,0	59 570	15,93	Nordbahn	1
3 511	0,72	1 300	0,27	5,9	29 771	6,13	10,5	34 582	7,12	Ostbahn	2
4 378	0,77	2 443	0,43	5,2	24 530	4,33	9,1	31 351	5,53	Westbahn	3
3 723	0,55	1 693	0,25	5,8	26 966	4,00	9,3	32 382	4,80	Paris-Orléans-Bahn	4
5 875	0,67	2 736	0,31	4,8	85 691	9,71	10,0	94 302	10,69	Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn	5
2 324	0,72	1 519	0,47	5,0	21 104	6,58	10,0	24 947	7,77	Südbahn	6
190	5,94	21	0,65	5,0	31	0,97	5,1	242	7,56	Pariser Ringbahn	7
—		—	—	-	—	—	—	—	- -	Grosse Pariser Ringbahn	8
285	0,31	106	0,11	3,7	2 976	3,19	9,9	3 367	3,61	**II. Sekundärbahnen.**	
1 833	0,58	1 268	0,40	6,1	13 619	4,33	8,9	16 720	5,31	**III. Nicht konzessionierte Eisenbahnen (Staatsbahnen etc.).**	
25 819	0,70	13 228	0,35	4,9	258 416	7,00	9,8	297 463	8,05	Summe 1896.	
25 729	0,71	13 167	0,36	4,9	256 463	7,05	9,7	295 359	8,12	Summe 1895.	
+ 0,35	*— 1,41*	*+ 0,46*	*— 2,78*	*0,0*	*+ 0,76*	*— 0,71*	*-1,03*	*+ 0,71*	*— 0,86*	*% Differenz 1896 gegen 1895.*	
25 523	0,70	13 041	0,36	4,9	254 901	7,03	9,7	293 465	8,09	Summe 1894.	
24 986	0,70	12 562	0,35	4,7	252 580	7,05	9,8	290 128	8,10	Summe 1893.	
23 917	0,68	12 236	0,35	4,8	251 333	7,14	9,7	287 486	8,17	Summe 1892.	
22 792	0,66	11 468	0,33	4,6	247 182	7,18	9,7	281 742	8,17	Summe 1891.	
22 511	0,67	11 270	0,34	4,6	244 561	7,28	9,5	278 342	8,29	Summe 1890.	
22 382	0,68	10 870	0,33	4,6	241 278	7,25	9,5	274 530	8,26	Summe 1889.	
22 071	0,68	10 301	0,31	4,5	239 123	7,31	9,1	271 495	8,30	Summe 1888.	
21 964	0,69	9 897	0,31	4,5	235 959	7,43	9,5	267 820	8,43	Summe 1887.	
+ 17,55	*+ 1,43*	*+ 33,66*	*+ 12,90*	*+ 8,88*	*+ 9,51*	*— 5,79*	*+ 3,16*	*+ 11,07*	*— 4,51*	*% Differenz 1896 gegen 1887.*	

Digitized by Google

II. Parcours du matériel roulant.

N°	Désignation des chemins de fer	Mouvement des machines — *Leistungen der Lokomotiven*						
		Nombre moyen des machines en service pendant l'année entière *Durchschnittliche Zahl der Lokomotiven im Dienste während des ganzen Jahres*	Parcours des machines de chaque Compagnie pendant l'année entière, y compris les parcours en dehors du réseau *Auf den eigenen und fremden Betriebsstrecken haben die eigenen Lokomotiven während des ganzen Jahres zurückgelegt*				Parcours total des machines sur le réseau, y compris le parcours des locomotives étrangères *Auf den eigenen Betriebsstrecken sind von eigenen und fremden Lokomotiven zurückgelegt worden*	Parcours des machines étrangères sur le réseau *Auf den eigenen Betriebsstrecken haben fremde Lokomotiven zurückgelegt*
			sur le réseau *auf dem eigenen Netz*	en dehors du réseau *auf fremden Bahnen*	Ensemble *Zusammen*	Parcours annuel moyen d'une machine *Durchschnittliche Jahresleistung einer Lokomotive*		
		total *im ganzen*	km	km	km	km	km	km
	Statistique des chemins de fer français (tableaux nos). . . .	15bis,3	15bis,7	15bis,8	15bis,9	15bis,10	15bis,13	15bis,14
	I. Grandes compagnies.							
1	Nord	1319	63 568 680	736 094	64 304 774	48 758	65 401 941	1 883 261
2	Est	1280	49 209 182	739 067	49 948 249	39 023	49 334 971	125 789
3	Ouest	1498	50 892 302	2 451 661	53 343 963	35 610	51 137 146	244 844
4	Paris-Orléans	1205	46 820 947	172 746	46 993 693	38 999	46 820 972	25
5	Paris-Lyon-Méditerranée . . .	2626	89 211 462	43 373	89 254 835	33 989	89 211 462	—
6	Midi	819	23 629 769	—	23 629 769	28 852	23 652 828	23 059
7	Ceinture de Paris	13	616 343	33	616 376	47 413	2 732 509	2 116 166
8	Grande ceinture de Paris . .	—		—	—	—	1 239 482	1 239 432
	II. Compagnies secondaires . .	81	2 725 787	26 655	2 752 442	33 981	2 776 754	50 967
	III. Chemins non concédés (Etat, etc.)	569	17 707 728	44 324	17 752 052	31 199	17 708 325	597
	1896 Total	9410	344 382 200	4 213 953	348 596 153	37 045	350 016 340	5 634 140
	1895 Total	9395	339 885 671	4 079 563	343 965 234	36 612	345 471 319	5 585 648
	Différence entre 1896 et 1895, %	*+ 0,16*	*+ 1,32*	*+ 3,29*	*+ 1,35*	*+ 1,19*	*+ 1,32*	*+ 0,87*
	1894 Total	9296	335 911 892	4 059 554	339 971 446	36 572	341 825 865	5 918 973
	1893 Total	9196	331 883 898	4 049 003	335 932 901	36 530	337 268 933	5 380 089
	1892 Total	9139	315 274 183	4 048 923	319 323 106	34 941	320 281 844	5 007 661
	1891 Total	8911	301 428 247	4 147 685	305 575 932	34 292	306 508 562	5 080 315
	1890 Total	9257	284 934 492	3 861 447	288 795 939	31 198	289 959 454	5 024 962
	1889 Total	9215	273 356 872	3 492 490	276 849 362	30 043	278 021 524	4 664 652
	1888 Total	9177	257 518 115	4 442 726	261 960 891	28 545	261 594 436	4 076 824
	1887 Total	9175	251 281 564	3 278 411	254 559 975	27 545	255 268 083	3 986 519
	Différence entre 1896 et 1887, %	*+ 2,56*	*+ 37,05*	*+ 28,54*	*+ 36,94*	*+ 34,49*	*+ 37,11*	*+ 41,33*

II. Leistungen der Fahrbetriebsmittel.

Mouvement des voitures et wagons — *Leistungen der Personen- und Güterwagen*						
Nombre moyen des véhicules pendant l'année *Durchschnittliche Zahl der Wagen während des Jahres*	Parcours annuel des véhicules — *Von den Wagen sind geleistet*				*Bezeichnung der Eisenbahnen*	*N°*
	y compris les parcours en dehors du réseau *auf den eigenen und fremden Bahnen*	en dehors du réseau *auf den fremden Bahnen allein*	sur le réseau, y compris les parcours des véhicules étrangers *auf den eigenen Betriebsstrecken, von eigenen und fremden Wagen*	parcours des véhicules étrangers au réseau *von fremden Wagen allein*		
total *im ganzen*	km	km	km	km		
15ter,3	15ter,11	15ter,18	15ter,19	15ter,27	Verweisung auf die Statistik der Eisenbahnen Frankreichs.	
					I. Hauptgesellschaften.	
59 292	1 018 230 967	179 338 922	982 828 008	143 935 963	Nordbahn	1
34 325	717 635 233	122 285 688	762 240 489	166 890 944	Ostbahn	2
31 105	680 985 029	68 140 727	691 927 698	79 083 396	Westbahn	3
32 382	774 199 439	86 517 559	824 070 775	136 388 895	Paris-Orléans-Bahn	4
87 690	1 550 381 782	102 574 863	1 620 340 887	172 533 968	Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn . . .	5
23 369	405 345 091	112 424 983	326 996 860	34 076 752	Südbahn	6
242	10 714 520	1 190 339	25 168 863	15 644 682	Pariser Ringbahn	7
—	—	—	24 580 674	24 580 674	Grosse Pariser Ringbahn	8
1 523	21 475 459	451 727	25 659 644	4 635 912	**II. Sekundärbahnen.**	
16 502	242 562 487	32 445 883	233 840 441	23 723 887	**III. Nicht konzessionierte Bahnen (Staatsbahnen etc.).**	
286 430	5 421 530 007	705 370 691	5 517 654 339	801 495 023	Summe 1896.	
284 109	5 290 520 210	653 579 489	5 393 889 574	756 948 858	Summe 1895.	
+ 0,82	*+ 2,50*	*+ 7,92*	*+ 2,29*	*+ 5,89*	*% Differenz 1896 gegen 1895.*	
281 530	5 228 744 419	663 074 636	5 332 941 004	772 271 221	Summe 1894.	
277 175	5 127 613 058	672 768 856	5 253 899 903	799 055 701	Summe 1893.	
269 869	4 956 888 501	644 749 735	5 054 355 899	742 217 133	Summe 1892.	
268 349	4 835 943 997	660 382 503	4 933 834 443	758 272 949	Summe 1891.	
265 478	4 653 603 016	590 658 101	4 747 973 437	685 028 522	Summe 1890.	
264 646	4 541 275 931	537 203 326	4 617 352 513	613 279 908	Summe 1889.	
260 763	4 333 079 507	490 960 917	4 433 330 673	591 212 083	Summe 1888.	
255 855	4 203 273 875	475 885 457	4 295 500 387	568 111 969	Summe 1887.	
+ 11,91	*+ 28,99*	*+ 48,22*	*+ 28,45*	*+ 41,08*	*% Differenz 1896 gegen 1887.*	

Google

III. Mouvement des voyageurs.

N°	Désignation des chemins de fer	Voyageurs transportés *Beförderte Personen* — total *im ganzen* (nombre *Anzahl*)	Voyageurs transportés — par km exploité *auf 1 km Betriebslänge* (milliers de voyageurs à 1 km *Personenkm Tausende*)	Parcours moyen d'un voyageur *Von je einer Person wurden zurückgelegt* (km)	Répartition du nombre des voyageurs à 1 km *Die befahrenen Personenkilometer verteilen sich* — Ire cl. *1. Kl.* (milliers de voyageurs à 1 km *Personenkilometer — Tausende*)	IIe cl. *2. Kl.*	IIIe cl. *3. Kl.*
	Statistique des chemins de fer français (tableaux nos)	13.3	13bis,3	13ter,9	13bis,4	13bis,5	13bis,6
	I. Grandes compagnies.						
1	Nord	63 559 778	1 828 040	28,8	224 545	518 632	1 084 863
2	Est	56 411 562	1 461 769	25,9	131 907	363 408	966 454
3	Ouest	87 722 840	1 867 390	21,3	228 242	696 892	942 256
4	Paris-Orléans	33 981 139	1 603 094	47,2	147 787	231 789	1 223 518
5	Paris-Lyon-Méditerranée	60 206 155	2 791 568	46,4	367 350	510 465	1 913 752
6	Midi	18 296 160	879 069	18,0	71 009	128 581	676 479
7	Ceinture de Paris	26 770 780	180 342	6,7	1 815	175 527	—
8	Grande ceinture de Paris	823 417	10 204	12,4	409	865	8 930
	II. Compagnies secondaires	3 666 498	54 366	14,8	2 626	19 993	31 746
	III. Chemins non concédés (Etat, etc.)	11 570 977	478 147	41,3	20 993	70 351	386 804
	1896 Total	363 009 306	11 153 989	30,7	1 202 682	2 716 505	7 234 802
	1895 Total	348 852 096	10 657 000	30,5	1 170 255	2 635 701	6 851 044
	Différence entre 1896 et 1895 . . %	*+ 4,06*	*+ 4,66*	*+ 0,66*	*+ 2,77*	*+ 3,07*	*+ 5,60*
	1894 Total	336 544 148	10 330 606	30,7	1 165 932	2 525 209	6 639 464
	1893 Total	317 819 027	10 007 950	31,5	1 178 868	2 459 176	6 369 906
	1892 Total	288 077 679	9 243 210	32,1	1 149 573	2 294 520	5 799 117
	1891 Total	255 671 898	8 285 531	32,4	1 135 352	2 086 824	5 063 354
	1890 Total	241 118 706	7 912 960	32,9	1 325 225	2 032 232	4 785 505
	1889 Total	243 567 417	8 627 871	35,4	1 225 085	2 254 536	5 148 251
	1888 Total	224 230 097	7 345 328	32,8	1 048 989	1 881 026	4 465 313
	1887 Total	217 771 876	7 211 654	33,1	1 034 295	1 764 774	4 412 585
	Différence entre 1896 et 1887 . . %	*+ 66,69*	*+ 54,67*	*— 7,5*	*+ 16,28*	*+ 54,50*	*+ 63,96*

III. Personenverkehr.

Répartition du nombre des voyageurs *Die Personen verteilen sich*			Parcours moyen d'un voyageur *Es sind von je einer Person zurückgelegt worden*			Accessoires de la grande vitesse *Andere Eilguttransporte*			Bezeichnung der Eisenbahnen	N°
						Bagages — *Gepäck*		Art. de mess., denrées, marée, lait etc. poids total *Expressgut Lebensm., fr. Seefische, Milch etc. Gesamtgew.*		
Ire cl. *1. Kl.*	IIe cl. *2. Kl.*	IIIe cl. *3. Kl.*	Ire cl. *1. Kl.*	IIe cl. *2. Kl.*	IIIe cl. *3. Kl.*	Poids total enregistré *Gesamtgewicht*	Excédents taxés *Übergewicht*			
%	%	%	km	km	km	tonnes *Tonnen*	tonnes *Tonnen*	tonnes *Tonnen*		
13ter,17	13ter,18	13ter,19	13ter,3	13ter,4	31ter,5	13,19	13,20	13,21	Verweisung auf die Statistik der Eisenbahnen Frankreichs.	
									I. Hauptgesellschaften.	
4,5	16,3	79,2	78,1	50,2	21,5	146 337	17 681	262 770	Nordbahn	1
5,4	34,4	60,2	43,6	18,7	28,4	144 160	44 916	225 795	Ostbahn	2
10,2	50,9	38,9	25,5	15,6	27,6	158 142	54 957	227 153	Westbahn	3
3,5	9,6	86,9	124,1	71,3	41,4	155 499	46 082	264 286	Paris-Orléans-Bahn	4
5,2	11,2	83,6	117,0	75,6	38,0	291 442	94 514	449 229	Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn	5
4,0	9,7	86,3	102,2	72,3	42,8	97 815	30 382	103 780	Südbahn	6
2,7	97,3	—	6,7	6,7	—	5 134	991	5 760	Pariser Ringbahn	7
4,0	8,5	87,5	12,4	12,4	12,4	1 428	336	7 790	Grosse Pariser Ringbahn	8
4,4	34,6	61,0	16,3	15,7	14,2	9 988	3 347	8 928	**II. Sekundärbahnen.**	
2,0	8,1	89,9	91,6	74,9	37,2	58 789	17 386	74 432	**III. Nicht konzessionierte Bahnen (Staatsb. etc.).**	
5,8	31,5	62,7	57,1	23,7	31,8	1 068 734	340 592	1 629 923	Summe 1896.	
5,9	31,7	62,4	57,1	23,8	31,4	1 028 585	332 054	1 505 554	Summe 1895.	
1,69	*— 0,63*	*+ 0,48*	*0,0*	*— 0,42*	*+ 1,28*	*+ 3,90*	*+ 2,57*	*+ 8,26*	*% Differenz 1896 gegen 1895.*	
6,0	31,6	62,4	57,9	23,7	31,6	994 896	315 723	1 458 951	Summe 1894.	
6,2	31,7	62,1	59,4	24,4	32,3	960 518	305 821	1 335 163	Summe 1893.	
6,4	32,4	61,2	60,2	24,6	32,9	903 665	290 362	1 208 008	Summe 1892.	
7,3	34,5	58,2	61,2	23,7	34,0	839 889	271 490	1 086 977	Summe 1891.	
7,6	33,7	58,7	61,4	25,0	33,8	800 131	259 058	1 020 220	Summe 1890.	
7,6	36,1	56,3	65,8	25,6	37,6	771 133	252 935	1 049 897	Summe 1889.	
7,6	34,3	58,1	61,4	23,9	34,3	762 160		1 013 985	Summe 1888.	
7,4	34,0	58,6	62,3	23,9	34,7	748 918		991 793	Summe 1887.	
—21,62	*— 7,35*	*+ 7,00*	*— 8,35*	*— 0,84*	*— 8,36*	*+ 42,17*	—	*+ 64,34*	*% Differenz 1896 gegen 1887.*	

Digitized by Google

27. Mouvement des marchandises.

N°	Désignation des divisions de tarif	Total des importations (Colonne 1 du tableau 26)	Total des exportations (Colonne 2 du tableau 26)	Dont les importations (Colonne 1 du tableau 26)	Dont les exportations (Colonne 2 du tableau 26)	Balance (Colonne 3 du tableau 26)
		Quantités (Kilogrammes)		Valeurs (Francs)		
	I. Produits des divisions de tarif					
	A. Produits originaires.					
1	Céréales	48 [illegible]	1 [illegible]	1 [illegible]	1 [illegible]	[illegible]
2	Farines	1 [illegible]	1 [illegible]	1 [illegible]	1 [illegible]	[illegible]
3	Bétail	1 [illegible]	1 [illegible]	1 [illegible]	1 [illegible]	[illegible]
4	Viandes	1 [illegible]	1 [illegible]	1 [illegible]	1 [illegible]	[illegible]
5	Vins et cidres	1 [illegible]	1 [illegible]	1 [illegible]	1 [illegible]	[illegible]
6	Sucres de betteraves	1 [illegible]	1 [illegible]	1 [illegible]	1 [illegible]	[illegible]
7	Sucres de cannes	1 [illegible]	1 [illegible]	1 [illegible]	1 [illegible]	[illegible]
8	Autres produits	1 [illegible]	1 [illegible]	1 [illegible]	1 [illegible]	[illegible]
	B. Produits manufacturés	1 [illegible]	1 [illegible]	1 [illegible]	1 [illegible]	[illegible]
	II. Marchandises non nommées dans les divisions de tarif	1 [illegible]	1 [illegible]	1 [illegible]	1 [illegible]	[illegible]
	1911 Total	1 [illegible]	1 [illegible]	1 [illegible]	1 [illegible]	[illegible]
	1910 Total	1 [illegible]	1 [illegible]	1 [illegible]	1 [illegible]	[illegible]
	Différence totale (1911 et 1910)	1 [illegible]	1 [illegible]	1 [illegible]	1 [illegible]	[illegible]
	1911 Moyenne	1 [illegible]	1 [illegible]	1 [illegible]	1 [illegible]	[illegible]
	1910 Moyenne	1 [illegible]	1 [illegible]	1 [illegible]	1 [illegible]	[illegible]
	Différence totale (1911 et 1910)	1 [illegible]	1 [illegible]	1 [illegible]	1 [illegible]	[illegible]

IV. Güterverkehr.

Accessoires de la petite vitesse *Andere Frachtgütertransporte*							Total du tonnage à 1 km des marchandises et des accessoires *Gesamtgewicht der Frachtgüter auf 1 km*	*Bezeichnung der Eisenbahnen*	*No*
Voitures *Fahrzeuge*	Chevaux, mulets, ânes *Pferde, Maulesel und Esel*	Gros bétail (bœufs, vaches, taureaux) *Grossvieh (Ochsen, Kühe, Stiere)*	Bétail moyen (veaux, porcs) *Mittleres Vieh (Kälber, Schweine)*	Petit bétail (moutons, chèvres) *Kleinvieh (Schafe, Ziegen)*	convertis en tonnes *in Tonnen umgerechnet*	convertis en tonnes à 1 km *in Tonnenkilometer umgerechnet*			
Nombre *Zahl*	têtes *Stückzahl*	têtes *Stückzahl*	têtes *Stückzahl*	têtes *Stückzahl*	t	tonnes à 1 km *Tonnenkilom.*	milliers de t à 1 km *T.-Km Tausd.*		
14,17	14,18	14,19	14,20	14,21	14,22	14,23	14,24	Verweisung auf die Statistik der Eisenbahnen Frankreichs.	
								I. Hauptgesellschaften.	
10 000	305 789		326 759	347 148	218 006	9 457 000	2 660 157	Nordbahn	1
8 326	187 683		228 202	481 981	86 817	11 040 891	1 758 170	Ostbahn	2
7 265	103 203	503 285	762 158	361 203	427 043	74 723 775	1 187 592	Westbahn	3
5 220	60 926	403 700	899 200	1 141 271	392 196	72 842 311	1 911 410	Paris-Orléans-Bahn	4
16 058	15 866	88 802	118 515	764 501	125 341	23 338 176	4 406 823	Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn .	5
1 760	22 479	101 299	287 113	300 410	102 400	12 809 294	988 234	Südbahn	6
5 780	1 930	318 924	748 671	996 430	228 770	2 215 234	18 548	Pariser Ringbahn	7
2 304	35 050		38 092	27 127	26 197	876 830	58 270	Grosse Pariser Ringbahn . .	8
661	1 030	5 436	31 928	21 060	8 816	293 952	57 968	**II. Sekundärbahnen.**	
1 176	43 394	280 312	436 574	209 879	238 238	33 929 507	411 752	**III. Nicht konzessionierte Bahnen (Staatsbahnen, etc.).**	
58 550	2 429 108		3 877 212	4 651 005	1 853 824	241 526 970	13 458 922	Summe 1896.	
61 002	2 621 149		3 307 183	4 668 129	1 901 186	255 100 189	13 153 557	Summe 1895.	
– 4,02	*– 7,33*		*+ 17,24*	*– 0,37*	*– 2,55*	*– 5,62*	*+ 2,32*	*% Differenz 1896 gegen 1895.*	
59 742	2 655 184		3 442 918	4 883 056	1 966 262	273 477 676	12 755 960	Summe 1894.	
59 617	2 468 510		4 193 077	5 014 876	2 083 026	310 685 761	12 584 863	Summe 1893.	
60 858	2 536 759		3 964 863	4 442 709	1 999 507	280 555 632	12 400 533	Summe 1892.	
52 093	2 583 390		3 850 430	3 484 719	1 899 726	275 005 360	12 569 429	Summe 1891.	
45 591	340 272	2 334 642	3 649 161	3 516 174	2 061 986	—	—	Summe 1890.	
48 452	338 717	2 405 512	3 763 672	4 512 135	2 149 792	—		Summe 1889.	
39 256	342 863	2 269 110	3 697 919	4 708 110	2 051 177	—		Summe 1888.	
42 758	333 215	2 184 842	3 264 212	4 839 600	2 017 067	—		Summe 1887.	
+ 36,93	*– 3,66*		*+ 18,81*	*– 3,90*	*– 8,81*	—	—	*% Differenz 1896 gegen 1887.*	

V. Année totale de l'exploitation. (Exercice de service des compagnies et monopoles.)

(Suite.)

Désignation des chemins de fer.	Nombre moyen de kilomètres exploités.	Recettes totales.	Dépenses totales.	Recettes nettes.	Recettes nettes par kilomètre.	Dépenses totales par kilomètre.	Recettes nettes par kilomètre.
		Recettes totales par kilomètre.	Dépenses totales par kilomètre.	Recettes nettes par kilomètre.	Dépenses totales par recette brute.	Recettes nettes par recette brute.	Dépenses totales par recette nette.
	Km.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Différence des chemins de fer.	9.0	1.0	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0
1. Réseau compagnies.							
Nord	2.010.000.0	17.000	10.000	6.7	0.588.0	0.412.0	1.500.0
Est	1.000.000.0	17.000	10.000	7.000	0.588.0	0.412.0	1.500.0
Ouest	1.000.000.0	17.000	10.000	7.000	0.588.0	0.412.0	1.500.0
Midi	1.000.000.0	17.000	10.000	7.000	0.588.0	0.412.0	1.500.0
Paris-Lyon-Méditerranée	1.000.000.0	17.000	10.000	7.000	0.588.0	0.412.0	1.500.0
Orléans	1.000.000.0	17.000	10.000	7.000	0.588.0	0.412.0	1.500.0
Chemin de fer Central	1.000.000.0	17.000	10.000	7.000	0.588.0	0.412.0	1.500.0
Chemin de fer Grand-Central	1.000.000.0	17.000	10.000	7.000	0.588.0	0.412.0	1.500.0
2. Réseau monopoles	7.000.000	9.000	6.000.000	3.000	0.670.000	0.330.000	2.000.000
3. Réseau des sociétés	10.000.000	0.000	10.000.000	0.000	0.000.000	1.000.000	0.000.000
Total. Total.	1.000.000.0	17.000	10.000	7.000	0.588.0	0.412.0	1.500.0
Moyenne. Moyenne.	1.000.000.0	17.000	10.000	7.000	0.588.0	0.412.0	1.500.0
Moyenne générale	1.000.000.0	17.000	10.000	7.000	0.588.0	0.412.0	1.500.0
Moyenne générale 1880-81	1.000.000.0	17.000	10.000	7.000	0.588.0	0.412.0	1.500.0

V. Gesamte Betriebseinnahmen (Einnahmen aus dem Personen- und Eilgüterverkehr).

(Ausschliesslich Staatssteuer.)

Recettes du transport des voyageurs — Einnahmen aus der Personenbeförderung						Impôt perçu sur les transports à grande vitesse — Die auf die Eilgütertransporte erhobene Staatssteuer beträgt				Bezeichnung der Eisenbahnen	No
Voyageurs seulement — Personen allein	Produit moyen par voyageur — auf 1 Person	Pour 100 voyageurs à 1 km — auf 100 Personen-km	Ire classe — 1. Kl.	IIe classe — 2. Kl.	IIIe classe — 3. Kl.	Voyageurs — auf die Personenbeförderung	Accessoires — auf die andern Eilgütertransporte	total — zusammen	par km exploité — auf 1 km Betriebslänge		
Fr	Fr.	Fr.	%	%	%	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.		
16,5	16ter,3	16ter,10	16ter,17	16ter,18	16ter,19	16,14	16,15	16,16	16,17	Verweisung auf die Statistik der Eisenbahnen Frankreichs.	
										I. Hauptgesellschaften.	
63 953 563	1,01	3,50	19,3	27,8	52,9	7 695 303	296 593	7 991 896	2 145	Nordbahn	1
52 412 063	0,93	3,59	15,8	27,9	56,3	6 360 449	248 753	6 609 202	1 398	Ostbahn	2
71 453 469	0,81	3,83	17,6	40,0	42,4	8 814 093	314 982	9 129 075	1 671	Westbahn	3
60 619 982	1,78	3,78	17,9	18,1	64,0	7 297 773	321 328	7 619 101	1 129	Paris-Orléans-Bahn . .	4
119 716 863	1,99	4,29	24,0	22,2	53,8	14 384 333	696 007	15 080 340	1 719	Paris-Lyon-Mittelmeer-B.	5
31 705 749	1,74	3,61	16,1	18,9	65,0	3 853 907	144 604	3 998 511	1 262	Südbahn	6
4 437 062	0,17	2,46	3,9	96,1	—	534 387	4 764	539 151	16 848	Pariser Ringbahn . . .	7
405 186	0,49	3,97	8,1	13,4	78,5	46 445	1 269	47 714	338	Grosse Pariser Ringbahn	8
2 350 576	0,64	4,32	8,0	40,8	51,2	256 735	8 294	265 029	337	**II. Sekundärbahnen.**	
15 550 687	1,34	3,25	7,2	18,9	73,9	1 898 133	84 602	1 982 735	635	**III. Nicht konzessionierte Bahnen (Staatsbahnen etc.)**	
422 605 200	1,16	3,79	18,8	26,7	54,5	51 141 558	2 121 196	53 262 754	1 460	Summe 1896.	
408 071 980	1,17	3,83	19,1	26,7	54,2	49 314 714	1 983 961	51 298 675	1 415	Summe 1895.	
+ 3,56	*- 0,85*	*- 1,04*	*- 1,57*	*0,0*	*+ 0,55*	*+ 3,70*	*+ 6,92*	*+ 3,83*	*+ 3,17*	*% Diff. von 1896 gegen 1895.*	
398 034 041	1,18	3,85	18,7	26,6	54,7	48 335 242	1 920 086	50 255 328	1 397	Summe 1894.	
383 636 303	1,21	3,88	19,4	26,7	53,9	46 511 814	1 845 808	48 357 622	1 368	Summe 1893.	
365 385 341	1,27	3,95	20,1	26,6	53,3	—	—	55 488 996	1 591	Summe 1892.	
360 532 334	1,41	4,35	20,8	26,5	52,7	—	—	95 160 100	2 808	Summe 1891.	
349 253 325	1,45	4,40	21,2	26,2	52,6	—	—	92 030 597	2 765	Summe 1890.	
379 480 769	1,56	4,40	21,4	27,1	51,5	—	—	99 185 725	3 014	Summe 1889.	
328 882 267	1,47	4,48	21,2	25,6	53,2	—	—	87 301 176	2 717	Summe 1888.	
327 484 840	1,50	4,53	21,4	25,1	53,5	—		87 014 472	2 767	Summe 1887.	
+ 29,04	*—22,66*	*—16,34*	*—12,15*	*+ 6,37*	*+ 1,87*	—	-	*— 38,80*	*—47,20*	*% Diff. von 1896 gegen 1887.*	

Digitized by Google

VI. Recettes du trafic des marchandises.

N°	Désignation des chemins de fer	Recettes du trafic des marchandises *Einnahmen aus dem Güterverkehr*		Marchandises à la tonne *Güter nach dem Gewichte*			Moyenne *Durchschnitt*		Recettes
		total *überhaupt*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*	Total (y compris les combustibles minéraux) *Überhaupt (einschliesslich mineralisches Brennmaterial)*	Houille, coke et autres combustibles minéraux *Steinkohlen, Coaks u. anderes mineralisches Brennmaterial*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*	par tonne *per Tonne*	pour 100 tonnes à 1 km *je 100 Tonnen-km*	ensemble *zusammen*
		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
	Statistique des chemins de fer français (tableaux nos) . .	17,3	17,12	17,4	17,5	17,13	17,18	17,19	17,6
	I. Grandes compagnies.								
1	Nord	122 940 447	33 004	117 561 947	(42 506 622)	31 560	4,45	4,44	5 378 500
2	Est	91 140 180	19 281	86 857 218	(13 519 440)	18 375	5,76	4,97	4 282 962
3	Ouest	73 648 844	13 483	65 826 012	(4 853 087)	12 052	7,10	5,91	7 817 832
4	Paris-Orléans.	109 739 652	16 275	101 971 799	(12 209 741)	15 123	9,38	5,55	7 767 853
5	Paris-Lyon-Méditerranée . .	219 934 709	25 075	216 087 280	(29 610 685)	24 636	9,07	4,98	3 847 429
6	Midi	57 933 446	18 287	55 759 002	(3 661 695)	17 601	8,14	5,72	2 174 444
7	Ceinture de Paris	3 655 526	114 235	2 484 235	(379 987)	77 632	1,45	15,21	1 171 291
8	Grande ceinture de Paris .	4 230 724	30 005	4 138 329	(370 751)	29 350	2,05	7,21	92 395
	II. Compagnies secondaires .	4 963 714	6 315	4 896 560	(3 071 029)	6 230	1,11	8,49	67 154
	III. Chemins non concédés (Etat etc.)	23 635 085	7 575	21 273 506	(2 007 315)	6 818	5,89	5,64	2 361 579
	1896 Total	711 817 327	19 517	676 855 888	(112 190 352)	18 558	6,50	5,12	34 961 439
	1895 Total	700 020 718	19 316	665 967 042	(112 583 824)	18 377	6,60	5,16	34 053 676
	Différ. entre 1896 et 1895, %	*+ 1,68*	*+ 1,04*	*+ 1,64*	*(— 0,35)*	*+ 0,99*	*— 1,51*	*— 0,77*	*+ 2,66*
	1894 Total	684 837 244	19 039	649 297 992	(106 586 035)	18 051	6,55	5,20	35 539 252
	1893 Total	679 074 630	19 210	644 481 932	(105 019 310)	18 231	6,64	5,25	34 592 698
	1892 Total	683 512 606	19 596	649 460 916	(99 083 954)	18 620	6,79	5,36	34 051 690
	1891 Total	693 296 414	20 464	658 907 127	(105 799 594)	19 449	6,82	5,36	34 389 287
	1890 Total	671 547 410	20 179	641 482 495	(109 804 893)	19 275	6,93	5,46	30 064 915
	1889 Total	645 273 958	19 604	613 534 065	(99 711 454)	18 640	7,12	5,55	31 739 893
	1888 Total	619 288 838	19 276	589 375 837	(96 127 471)	18 345	7,60	5,95	29 913 001
	1887 Total	603 847 804	19 203	574 893 806	(92 426 120)	18 282	7,44	5,80	28 953 998
	Différ. entre 1896 et 1887, %	*+ 17,86*	*+ 1,63*	*+ 17,74*	*(+ 21,38)*	*+ 1,50*	*—12,63*	*— 11,72*	*+ 20,75*

VI. Einnahmen aus dem Güterverkehr.

accessoires — Andere Einnahmen						Recettes diverses	Recettes annexes		
par km exploité auf 1 km Betriebslänge	Voitures Fahrzeuge	Chevaux, mulets, ânes Pferde, Maultiere, Esel	Bestiaux Vieh	Magasinage Lagerung	Divers Sonstige Einnahmen	Einnahmen aus sonstigen Quellen	Verschiedene sonstige Einnahmen	Bezeichnung der Eisenbahnen	N°
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.		
17,14	17,7	17,8	17,9	17,10	17,11	19,5	19,7	Verweisung auf die Statistik der Eisenbahnen Frankreichs.	
								I. Hauptgesellschaften.	
1 444	179 282	2 221 290		241 373	2 736 555	1 555 853	4 949 513	Nordbahn	1
906	196 871	1 702 671		197 168	2 186 252	2 401 123	1 798 039	Ostbahn	2
1 431	257 787	1 211 051	5 863 116	485 878	—	2 080 606	3 564 150	Westbahn	3
1 152	232 105	627 570	6 532 274	375 904	—	1 855 836	4 150 212	Paris-Orléans-Bahn . . .	4
439	660 910	174 846	2 224 497	787 176	—	7 262 244	1 416 915	Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn	5
686	56 768	216 218	1 571 936	329 522	—	1 283 085	846 037	Südbahn	6
36 603	14 798	1 992	1 073 294	81 207	—	13 575	102 844	Pariser Ringbahn	7
655	9 780	72 549		10 066	-	9 656	219 680	Grosse Pariser Ringbahn .	8
85	4 195	49 862		12 580	517	112 629	920 702	**II. Sekundärbahnen.**	
757	31 892	237 397	1 918 307	170 482	3 501	731 645	252 523	**III. Nicht konzessionierte Bahnen (Staat etc.).**	
959	1 644 388	25 698 870		2 691 356	4 926 825	17 306 252	18 220 615	Summe 1896.	
939	1 780 452	25 945 642		2 502 495	3 825 087	15 547 818	17 085 423	Summe 1895.	
+ 2,13	*— 7,64*	*- 0,95*		*+ 7,54*	*+ 28,80*	*+ 11,31*	*+ 6,65*	*% Differenz 1896 gegen 1895.*	
988	1 633 052	27 419 508		2 830 317	3 656 375	13 425 861	21 617 539	Summe 1894.	
979	1 533 307	26 834 944		2 715 654	3 508 793	13 374 626	17 537 549	Summe 1893.	
976	1 474 710	26 292 143		2 819 905	3 464 932	13 595 409	18 139 163	Summe 1892.	
1 015	1 355 060	26 312 749		2 642 015	4 099 463	14 365 103	19 258 625	Summe 1891.	
904	—			—	—	22 979 589	18 426 260	Summe 1890.	
964	-	-		—	—	23 640 860	18 535 511	Summe 1889.	
931	—	—				28 134 463	15 769 909	Summe 1888.	
921	—	-		-		27 683 891	14 537 012	Summe 1887.	
+ 4,12	-	—				*— 37,48*	*+ 25,34*	*% Differenz 1896 gegen 1887.*	

Digitized by Google

VII. Dépenses de l'exploitation. Produit net.

N°	Désignation des chemins de fer	Total général des dépenses de l'exploitation *Gesamte Betriebsausgaben*		Décomposition *Davon ent-*					
				Administration *Allgemeine Verwaltung*		Exploitation et mouvement *Bahnverwaltung und Zugbegleitungsdienst*		Traction et matériel *Zugbeförderung und Werkstättendienst*	
		total *im ganzen*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*	total *im ganzen*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*	total *im ganzen*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*	total *im ganzen*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*
		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
	Statistique des chemins de fer français (tableaux nos)	18,3	18,9	18,4	18,10	18,5	18,11	18,6	18,12
	I. Grandes compagnies.								
1	Nord	104 435 493	28 036	9 854 387	2 645	33 230 863	8 921	41 991 126	11 273
2	Est	94 101 826	19 907	10 565 114	2 235	33 559 597	7 100	30 353 263	6 421
3	Ouest	102 246 942	18 720	11 346 401	2 077	34 486 733	6 314	33 941 503	6 214
4	Paris-Orléans	94 413 489	14 002	12 345 114	1 831	28 387 220	4 210	32 288 148	4 788
5	Paris-Lyon-Méditerranée	179 671 371	20 485	20 528 400	2 340	65 193 957	7 433	60 360 388	6 882
6	Midi	50 864 010	16 056	8 157 809	2 575	16 648 669	5 255	16 256 446	5 132
7	Ceinture de Paris	6 462 916	201 966	430 837	13 464	2 769 396	86 543	2 498 008	78 063
8	Grande ceinture de Paris	3 684 859	26 134	305 515	2 167	1 664 334	11 804	1 250 965	8 872
	II. Compagnies secondaires	4 496 565	5 721	570 631	726	1 293 934	1 646	1 744 085	2 219
	III. Chemins non concédés (Etat, etc.)	32 420 154	10 391	3 725 880	1 194	9 016 180	2 890	10 853 190	3 478
	1896 Total	672 797 625	18 447	77 830 088	2 134	226 250 883	6 204	231 537 122	6 348
	1895 Total	667 940 931	18 431	76 000 143	2 097	225 261 444	6 216	229 845 715	6 342
	Différ. entre 1896 et 1895, %	*+ 0,73*	*+ 0,09*	*+ 2,41*	*+ 1,80*	*+ 0,44*	*0,19*	*+ 0,74*	*+ 0,10*
	1894 Total	671 031 774	18 655	72 164 056	2 006	224 473 824	6 240	233 626 529	6 495
	1893 Total	672 991 754	19 038	68 289 835	1 941	225 199 925	6 402	233 632 502	6 642
	1892 Total	647 863 136	18 573	63 573 647	1 830	216 505 891	6 233	225 243 305	6 485
	1891 Total	622 480 464	18 374	57 919 444	1 713	207 189 243	6 127	217 280 054	6 425
	1890 Total	583 006 174	17 518	30 213 870	908	199 620 988	5 998	205 529 410	6 176
	1889 Total	575 446 639	17 483	28 935 843	879	197 699 866	6 006	196 651 609	5 975
	1888 Total	545 887 128	16 991	28 281 218	880	190 302 265	5 924	183 939 086	5 725
	1887 Total	540 363 735	17 184	28 085 431	893	190 236 334	6 050	181 782 437	5 781
	Différ. entre 1896 et 1887, %	*+ 24,50*	*+ 7,35*	*+ 177,12*	*+ 138,97*	*+ 18,93*	*+ 2,54*	*+ 27,27*	*+ 9,80*

Digitized by Google

VII. Betriebsausgaben. Reinertrag.

des dépenses fallen auf									
Voie et bâtiments *Bahnerhaltung und Hochbau*		Divers (location de matériel, factage, etc.) *Verschiedenes (Wagenmiete, Bestellungsgebühr etc.)*		Dépenses annexes *Verschiedene sonstige Ausgaben*	Produit net de l'exploitation *Betriebsüberschuss*		Coefficient de l'exploitation *Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen*	*Bezeichnung der Eisenbahnen*	*No*
total *im ganzen*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*	total *im ganzen*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*		total *im ganzen*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*			
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	%		
18,7	18,13	18,8	18,14	19,10	19,12	19bis,8	19bis,15	Verweisung auf die Statistik der Eisenbahnen Frankreichs.	
								I. Hauptgesellschaften.	
18 836 247	5 057	522 870	140	629 819	100 201 161	26 900	51,0	Nordbahn	1
17 623 798	3 728	2 000 054	423	2 466 097	66 596 636	14 089	58,6	Ostbahn	2
22 387 267	4 099	85 038	16	1 263 169	62 590 872	11 459	62,0	Westbahn	3
21 393 007	3 173	—	—	1 700 163	99 038 737	14 688	48,8	Paris-Orléans-Bahn	4
31 073 374	3 543	2 515 252	287	1 839 431	211 264 123	24 086	46,0	Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn .	5
9 557 701	3 017	243 385	77	719 824	47 965 314	15 140	51,5	Südbahn	6
761 696	23 803	2 979	93	1 860 678	1 916 508	59 891	77,1	Pariser Ringbahn	7
464 045	3 291	—	—	1 226 705	1 080 388	7 662	77,3	Grosse Pariser Ringbahn . .	8
841 231	1 070	46 684	60	249 236	3 246 655	4 130	58,1	**II. Sekundärbahnen.**	
6 803 638	2 181	2 021 266	648	1 856 457	12 723 335	4 077	71,8	**III. Nicht konzessionierte Bahnen (Staatsbahnen etc.)**	
129 742 004	3 557	7 437 528	204	13 811 609	606 623 729	16 632	52,6	Summe 1896.	
130 802 984	3 609	6 030 645	167	16 131 921	578 536 027	15 964	53,6	Summe 1895.	
— 0,81	*— 1,44*	*+ 23,33*	*+ 22,17*	*— 14,38*	*+ 4,85*	*+ 4,12*	*— 1,87*	*% Differenz 1896 gegen 1895.*	
132 355 293	3 679	8 412 072	236	16 997 396	541 329 655	15 049	55,4	Summe 1894.	
135 800 994	3 861	9 424 175	268	14 893 145	514 114 549	14 543	56,7	Summe 1893.	
132 852 405	3 825	9 139 986	263	14 923 650	517 419 416	14 834	55,6	Summe 1892.	
131 181 889	3 879	8 681 188	257	16 529 019	513 202 681	16 034	53,4	Summe 1891.	
120 225 020	3 612	27 416 886	824	22 960 244	552 185 842	16 592	51,4	Summe 1890.	
124 704 807	3 789	27 454 514	834	24 314 985	565 385 595	17 178	50,4	Summe 1889.	
111 357 755	3 466	32 006 804	996	20 937 168	518 998 269	16 155	51,3	Summe 1888.	
109 522 562	3 483	30 736 611	977	20 321 389	505 642 155	16 080	51,7	Summe 1887.	
+ 18,46	*+ 2,12*	*— 75,80*	*— 79,12*	*- 82,03*	*+ 19,97*	*+ 3,43*	*+ 1,74*	*% Differenz 1896 gegen 1887.*	

Digitized by Google

VIII. Capital d'établissement, garantie d'intérêt.

N°	Désignation des chemins de fer	Longueurs *Betriebslänge*		Dépenses de premier établissement *Anlagekosten*					
		au 31 décembre *am 31. Dezember*	moyennes exploitées pendant l'année *im Jahresdurchschnitt*	Participation — *Beteiligung*					
				de l'Etat *des Staates*	des localités *der Landesteile*	ensemble par km *zusammen pro km*	de la compagnie *der Eisenbahngesellschaft*		ensemble par km *zusammen pro km*
							non compris le matériel roulant *ausschliesslich des Rollmaterials*	matériel roulant *für das Rollmaterial*	
		km	km	milliers de francs *in Tausenden Franken*		Fr.	milliers de francs *in Tausenden Franken*		Fr.
	Statistique des chemins de fer français (tableaux n^os) . . .	10,3	10,4	10,5	10,6	10,8	10,9	10,10	10,12
	I. Grandes compagnies.								
1	Nord	3 686	3 681	80 341	20 974	27 486	1 130 940	353 794	402 804
2	Est	4 738	4 727	702 624	17 748	152 041	1 074 807	292 441	288 402
3	Ouest	5 617	5 506	750 940	59 551	144 293	1 237 413	230 995	261 422
4	Paris-Orléans	6 736	6 743	1 159 290	18 329	174 825	1 205 567	241 028	214 756
5	P.-L.-M. Réseau principal . .	8 678	8 636	941 173	35 426	112 537	2 924 538	606 533	406 899
	P.-L.-M. Rhône-Mt-Cenis . .	144	144	26 280	—	182 156	83 564	6 247	623 687
6	Midi	3 209	3 168	467 734	2 581	146 561	796 452	172 612	301 983
	II. Compagnies secondaires .	1 067	962	22 044	10 433	30 438	262 358	16 907	261 729
	III. Chemins non concédés (Etat, etc.)	2 989	3 120	141 446	122 069	88 162	464 020	115 541	193 898
	1896 Total	36 667	36 484	4 291 822	287 111	124 879	9 179 660	2 036 099	305 882
	1895 Total	36 296	36 252	4 204 425	284 912	123 686	9 099 366	2 008 918	306 042
	Différence entre 1896 et 1895, %	*+ 1,02*	*+ 0,64*	*+ 2,08*	*+ 0,77*	*+ 0,96*	*+ 0,88*	*+ 1,35*	*— 0,05*
	1894 Total	36 208	35 988	4 133 739	281 139	121 873	9 053 049	1 969 755	304 437
	1893 Total	35 747	35 362	4 069 677	274 263	121 519	8 950 876	1 907 510	304 064
	1892 Total	35 114	34 881	3 924 183	267 539	119 375	8 844 127	1 872 098	305 166
	1891 Total	34 398	33 878	3 748 319	254 070	116 855	10 665 163		310 052
	1890 Total	?	?	?	?	?	?		?
	1889 Total	33 162	32 914	3 443 959	238 612	111 047	10 367 513		312 632
	1888 Total	32 628	32 128	3 320 819	226 780	108 729	10 142 552		310 854
	1887 Total	31 739	31 446	3 087 481	212 529	103 973	9 977 610		314 364
	Différence entre 1896 et 1887, %	*+ 15,52*	*+ 16,02*	*+ 39,01*	*+ 35,09*	*+ 20,11*	*+ 12,41*		*2,70*

VIII. Anlagekapital, Staatsgarantie.

Produits nets *Reinertrag*		Garantie d'intérêt — *Staatsgarantie*					Bezeichnung der Eisenbahnen	N°
totaux *im ganzen*	par km *pro km*	charges d'intérêts et d'amortissement *Bedarf für Zinsen, Dividenden und Amortisation*	différence entre les produits nets et les charges *Differenz zwischen dem Reinertrag und den Lasten*	différence due par les compagnies, situation au 31 décembre *Die Gesellschaften schuldeten aus Grund der Staatsgarantie am 31 Dezember*				
				compte capital *Kapital*	compte intérêts *Zinsen*	ensemble *im ganzen*		
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.		
10,16	10,19	10,15	10,21. 22	9,8	9,9	9,10	Verweisung auf die Statistik d Eisenbahnen Frankreichs.	
							I. Hauptgesellschaften.	
100 931 000	27 419	73 361 000	+ 27 570 000	—	—	—	Nordbahn	1
66 474 411	14 063	72 462 414	— 5 988 003	137 458 121	28 346 339	165 804 460	Ostbahn	2
65 459 856	11 889	76 767 438	— 11 307 582	162 448 607	33 805 850	196 254 458	Westbahn	3
98 864 249	14 662	79 910 354	+ 18 953 895	137 378 116	34 312 245	171 690 362	Paris-Orléans-Bahn . . .	4
209 272 961	24 233	177 577 891	+ 31 695 070	133 487 163	17 010 315	150 497 478	Hauptnetz . . } P.-L.-M.	5
2 379 222	16 522	4 518 745	— 2 139 523	58 886 830	30 623 238	89 510 068	Rhône-Mt-Cenisb. } P.-L.-M.	5
48 811 351	15 407	50 961 783	— 2 150 432	153 040 170	32 802 133	185 842 304	Südbahn	6
4 157 702	4 322	14 004 896	— 9 847 194	11 741 107	924 024	12 665 132	**II. Sekundärbahnen.**	
11 119 401	3 564	26 155 620	— 15 036 219	—	—	—	**III. Nicht konz. Bahnen (Staatsbahnen etc.).**	
607 470 153	16 650	575 720 141	+ 31 750 012	794 440 115	177 824 146	972 264 262	Summe 1896.	
576 364 739	15 899	571 594 926	+ 4 769 813	729 076 086	147 701 380	876 777 466	Summe 1895.	
+ 5,40	*+ 4,72*	*+ 0,72*	*+ 565,65*	*+ 8,97*	*+ 20,40*	*+ 10,89*	*% Differenz 1896 gegen 1895.*	
543 105 503	15 093	565 737 679	— 22 632 176	649 379 107	121 396 797	770 775 904	Summe 1894.	
514 066 081	14 537	559 502 262	— 45 436 181	497 471 814	98 934 596	596 406 410	Summe 1893.	
517 217 529	14 828	553 205 050	— 35 987 521	422 675 645	80 143 196	502 818 841	Summe 1892.	
542 613 095	16 017	547 419 755	— 4 806 660	366 548 902	64 597 024	431 145 925	Summe 1891.	
?	?	?	?	?	?	?	Summe 1890.	
555 567 587	16 879	531 440 000	+ 24 127 587	291 211 248	42 031 852	333 243 100	Summe 1889.	
509 645 807	15 620	523 750 717	14 104 910	244 001 192	32 112 432	276 113 624	Summe 1888.	
495 364 180	15 753	513 174 206	— 17 810 075	191 686 448	23 105 739	214 792 187	Summe 1887.	
+ 22,63	*+ 5,71*	*+ 12,19*	*+ 178,33*	*+ 314,45*	*+ 669,61*	*+ 352,65*	*% Differenz 1896 gegen 1887.*	

IX. Chemins de fer d'intérêt local. — *IX. Lokalbahnen.*

Longueur des lignes à la fin de l'année *Eigentumslänge am Ende des Jahres*		Longueur exploitée *Betriebslänge*		Montant total des dépenses d'établissement *Verwendetes Anlagekapital*		Exploitation — *Eigene Betriebsmittel*						
						Locomotives — *Lokomotiven*			Voitures à voyageurs *Personenwagen*		Fourgons et wagons divers, G.V. — *Gepäck- u. andere Eilgutwag.*	
	longueur totale *im ganzen*	à la fin de l'année *am Ende des Jahres*	en moyenne, pend. l'année *im Jahresdurchschnitt*	total *im ganzen*	par km *pro km*	total *Bestand im ganzen*	par km *Bestand pro km*	Parcours moyen par locomotive *Durchschnittliche Leistungen pro Stück*	total *Bestand im ganzen*	par km *Bestand pro km*	total *Bestand im ganzen*	par km *Bestand pro km*
	km	km	km	1000 Fr.	Fr.	nombre - *Zahl*		km	nombre - *Zahl*		nombre - *Zahl*	
	2,4	2,5	4bis,3	16,7	—	2,6	2,9	6bis,9	2bis,16	2bis,28	2bis,17	2bis,29
1896	4049	4077	3976	386 358	95 162	454	0,11	34 649	1022	0,26	311	0,08
1895	3878	3906	3850	375 387	96 523	427	0,11	33 904	998	0,26	304	0,08
1894	3719	3747	3653	360 041	96 525	419	0,12	38 501	961	0,26	303	0,08
1893	3562	3591	3247	344 856	96 571	393	0,12	29 587	850	0,25	245	0,07
1892	3259	3288	3204	330 127	100 987	322	0,10	28 139	742	0,24	225	0,07
1891	3275	3315	3210	361 188	110 042	357	0,11	31 973	816	0,25	248	0,08
1890	3111	3030	3012	352 060	112 803	337	0,11	24 656	811	0,26	250	0,08
1889	2946	2890	2691	345 228	117 145	315	0,12	29 953	799	0,28	246	0,10
1888	2386	2331	2330	300 550	126 017	270	0,12	25 680	695	0,30	217	0,10
1887	2233	2178	2069	286 057	128 162	254	0,12	23 690	637	0,29	199	0,09

Exploitation *Eigene Betriebsmittel*			Travail du matériel roulant — *Auf der betriebenen Strecke wurden*						Produit du mouvement des *Erträgnis aus*	
			gefahren			*befördert*				
	Wagons à marchandises *Güterwagen*		Parcours des véhicules, y compris les parcours en dehors du réseau *auf den eigenen und fremden Bahnen haben zurückgelegt die eigenen Wagen*	Voyageurs transportés à 1 km *Personenkilometer*	Parcours moyen d'un voyageur *Jede Person durchschnittlich*	Marchandises *Güter*	Parcours moyen d'une tonne *Jede Tonne durchschnittlich*	Accessoires P. V. réduits en tonnes à 1 km *Andere Frachtgut-transporte in Tonnenkilometer berechnet*	Voyageurs et accessoires *dem Personen- und Eilgutverkehr*	marchandises *dem Güterverkehr*
	total *Bestand im ganzen*	par km *pro km*				Tonnes à 1 km *Tonnenkilometer*			par km exploité *pro Betriebskilometer*	par km exploité *pro Betriebskilometer*
	nombre — *Zahl*		1000 km	nombre - *Zahl*	km	tonnes — *Tonnen*	km		Fr.	Fr.
	2bis,20	2bis,30	6ter,12	4bis,9	4ter,9	5,14	5,17	5,24	8,11	9,18
1896	5814	1,47	64 801	182 403 297	13,2	103 885 204	21,9	957 097	2650	2304
1895	5575	1,48	60 336	173 388 065	13,1	84 179 591	19,8	893 904	2639	2216
1894	5258	1,45	62 792	163 779 240	13,5	77 156 506	19,1	921 087	2622	2219
1893	4782	1,41	50 281	151 078 319	13,3	69 086 625	19,4	623 132	2547	2187
1892	4044	1,28	51 056	136 340 841	13,9	69 335 751	21,1	725 517	2157	2217
1891	4455.	1,39	47 408	133 840 789	15,1	69 953 053	20,0	—	2258	2381
1890	4357	1,40	42 072	116 712 154	11,2	59 838 463	19,5	—	2239	2254
1889	4106	1,42	40 443	102 928 222	11,5	61 169 416	21,7	—	2308	2292
1888	3485	1,49	32 620	94 697 686	10,5	48 212 007	21,0	—	2594	2334
1887	3222	1,48	30 757	89 309 512	10,9	43 598 466	19,9	-	2655	2411

Recettes de l'exploitation non compris l'impôt *Betriebs-Einnahmen ausschliessl. Staatssteuer*			Dépenses de l'exploitation *Betriebs-Ausgaben*		Excédent des recettes sur les dépenses *Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben*			Etat du personnel de l'exploitation *Personal im Betriebsdienst*			
	Recettes totales *im ganzen*	Recettes par km exploité *pro Betriebskm*	Dépenses totales *im ganzen*	Dépenses par km exploité *pro Betriebskm*	total *im ganzen*	par km exploité *pro Betriebskm*	Coefficient d'exploitation *Verhältnis der Ausgabe zur Einnahme*	total *Gesamtzahl*	par km *pro km*	dont payés à la journée et ramenés à l'année *wovon per Tag bezahlt und auf das ganze Jahr berechnet*	
										hommes *Arbeiter*	femmes *Arbeiterinn*
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	%		nombre *Zahl*		
	11,7	11bis,7	11,10	11bis,8	11,13	11bis,9	11bis,16	3,26	3,31	3,36	3,37
1896	19 886 126	5001	14 725 659	3703	5 160 467	1298	74,1	6965	1,72	668	939
1895	18 891 109	4907	15 164 311	3939	3 726 798	968	80,2	6904	1,77	661	879
1894	17 889 667	4884	14 419 055	3947	3 420 612	937	80,8	6674	1,78	666	800
1893	16 210 274	4810	13 741 896	4078	2 468 378	732	84,8	6306	1,76	814	613
1892	14 966 339	4460	13 115 118	4105	1 851 221	355	92,0	5872	1,82	840	858
1891	15 082 457	4727	13 259 465	4155	1 822 992	572	87,9	6123	1,84	741	766
1890	13 877 943	4605	12 512 633	4150	1 365 310	455	98,1	5879	1,88	494	609
1889	12 725 787	4723	11 391 267	4243	1 334 520	480	88,8	5577	1,87	119	492
1888	11 739 234	5055	10 223 188	4387	1 516 046	668	86,8	5057	2,10	274	555
1887	10 752 009	5210	9 356 479	4522	1 395 530	688	87,0	4974	2,19	174	587

März 1899. | Nº 3. VII. Jahrgang.

Zeitschrift

für den

Internationalen Eisenbahntransport

herausgegeben

von dem Central-Amt in Bern.

ABONNEMENTS

UN AN (12 fascicules):

Suisse . . . . . frs. 8.50
Pour tous les autres pays de l'Europe . . . . . „ 10.—

SIX MOIS (6 fascicules):

Suisse . . . . . frs. 4.25
Pour tous les autres pays de l'Europe . . . . . „ 5.—

Les abonnements sont reçus à l'*administration du bulletin* de l'office central des transports internationaux par chemins de fer, ainsi que dans les *bureaux de poste* et les *librairies* de tous les pays (à *Paris*: librairies *Chaix* et *Le Soudier*). — On est prié d'adresser les paiements à l'administration: *Imprimerie Stampfli & Cie.* à *Berne*.

Sommaire. Convention internationale: Modifications à la liste des chemins de fer, p. 139; Arrangement spécial à la C. I. du 24 octobre 1898, p. 141. — **Lois et mesures administratives:** Liste des délais supplémentaires, p. 145; Reglement de transport pour les chemins de fer d'Allemagne, modifications à l'annexe B, p. 146. Dispositions pour empêcher la propagation des germes infectieux dans le transport des volailles par chemins de fer, p. 146. Reglement d'exploitation de l'Union des chemins de fer allemands, IXe supplément, p. 150. — **Questions traitées par l'office central**, p. 181. — **Jurisprudence dans les différents Etats**, p. 184. — **Nouvelles diverses**, p. 194. — **Bibliographie**, p. 194. — **Nouveaux tarifs et suppléments de tarifs**, p. 196. — **Statistique**, p. 208.

Abonnemente.

Für ein Jahr (12 Hefte):

Für die Schweiz . . . . . Fr. 8.50
Für alle übrigen europäischen Länder . . . . . „ 10.—

Für ein halbes Jahr (6 Hefte):

Für die Schweiz . . . . . Fr. 4.25
Für alle übrigen europäischen Länder . . . . . „ 5.—

Abonnemente nehmen entgegen: die *Expedition der Zeitschrift* für den internationalen Eisenbahntransport, sowie die *Postämter* und *Buchhandlungen* aller Länder (in *Paris* die Buchhandlungen *Chaix* und *Le Soudier*). — Zahlungen für Abonnemente bittet man per Postmandat an die Expedition *Buchdruckerei Stämpfli & Cie.* in *Bern*, zu senden.

Inhaltsverzeichnis. Internationales Uebereinkommen: Änderungen in der Liste der Eisenbahnen, S. 139; Sonderübereinkommen zum I. U. vom 24 Oktober 1898, S. 141. — **Gesetze und Vollzugs-Verordnungen:** Verzeichnis der Zuschlagsfristen, S. 145; Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands, Änderungen der Anlage B, S. 146. Bestimmungen über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Geflügeltransporten auf Eisenbahnen, S. 146; Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, IX. Nachtrag, S. 150. — **Aus dem Geschäftskreise des Central-Amtes**, S. 181. — **Rechtsprechung in den verschiedenen Staaten**, S. 184. — **Verschiedene Mitteilungen**, S. 194. — **Bücherschau**, S. 194. — **Neue Tarife und Tarifnachträge**, S. 196. — **Statistische Nachrichten**, S. 208.

Convention internationale.

Modifications à la liste des chemins de fer.

Allemagne. Par note du 21 février 1899, l'office impérial des chemins de fer, à Berlin, a fait savoir à l'office central que le chemin de fer Kremmen — Neu-Ruppin — Wittstock, ouvert le 16 décembre 1898, doit être soumis à la convention internationale du 14 octobre 1890 sur le transport de marchandises par chemins de fer.

En conséquence, à la liste des lignes de chemins de fer auxquelles s'applique la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer (Ve édition du 1er janvier 1898), sous la rubrique

Allemagne

A. II. Chemins de fer privés exploités par des compagnies privées

ajouter:

52 a. Chemin de fer Kremmen — Neu-Ruppin — Wittstock.

Internationales Uebereinkommen.

Änderungen in der Liste der Eisenbahnen.

Deutschland. Mit Note vom 21. Februar 1899 hat das Reichs-Eisenbahn-Amt in Berlin dem Central-Amte zur Kenntnis gebracht, dass die am 16. Dezember 1898 eröffnete Kremmen — Neu-Ruppin — Wittstocker Eisenbahn dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 unterstellt werden soll.

Hiernach ist in der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr Anwendung findet (V. Ausgabe vom 1. Januar 1898), unter

Deutschland

A. II. Privateisenbahnen unter eigener Verwaltung

nachzutragen:

52 a. Kremmen — Neu-Ruppin — Wittstocker Eisenbahn.

Digitized by Google

L'exploitation de ce chemin de fer est assurée par sa direction à Neu-Ruppin.

L'entrée effective du nouveau chemin de fer dans le service des transports internationaux aura lieu un mois après la date de la présente circulaire.

L'office impérial des chemins de fer a fait savoir en outre que les modifications suivantes ont été nouvellement apportées aux conditions d'exploitation de quelques chemins de fer secondaires, régis par la convention internationale:

1° Le chemin de fer de la vallée de l'Alb,
le chemin de fer secondaire Bruchsal — Odenheim — Menzingen et
le chemin de fer de Buhlerthal
(nos 10*a*, 19 et 20 de la liste allemande) ont été transférés à la *compagnie badoise des chemins de fer d'intérêt local*, et sont administrés par la direction de ladite compagnie à Carlsruhe (Ettlingerstrasse 53).

2° Le chemin de fer de la vallée de Breg,
le chemin de fer du Kaiserstuhl,
le chemin de fer Mannheim — Weinheim — Heidelberg — Mannheim,
le chemin de fer Osthofen — Westhofen,
le chemin de fer Reinheim — Reichelsheim,
le chemin de fer Sprendlingen — Wœllstein,
le chemin de fer Worms — Offstein et
le chemin de fer Zell — Todtnau
(nos 16, 47, 58, 71, 78, 86, 93 et 94 de la liste allemande) ont passé à la *société des chemins de fer sud-allemands* et sont exploités par sa direction à Darmstadt.

3° L'exploitation
du chemin de fer Arnstadt — Ichtershausen,
du chemin de fer Eisenberg — Crossen,
du chemin de fer Hohenebra — Ebeleben et
du chemin de fer Ilmenau — Grossbreitenbach
(nos 13, 29, 44 et 46 de la liste allemande) a été reprise par *l'administration pour l'exploitation des chemins de fer secondaires de la Thuringe, à Weimar*.

Comme il ne s'agit que de modifications dans l'exploitation de chemins de fer figurant déjà dans la liste, il a été décidé, d'accord avec l'office impérial des chemins de fer, de ne pas apporter de changement

Der Betrieb dieser Bahn wird von ihrer Direktion in Neu-Ruppin geleitet.

Der wirkliche Eintritt der neuen Bahn in den internationalen Transportdienst erfolgt einen Monat nach dem Datum des gegenwärtigen Benachrichtigungsschreibens.

Gleichzeitig ist von dem Reichs-Eisenbahn-Amt mitgeteilt worden, dass in den Betriebsverhältnissen einiger dem Internationalen Uebereinkommen unterstellter Nebenbahnen neuerdings folgende Änderungen eingetreten sind:

1. Die Albthalbahn,
die Bruchsal — Odenheim — Menzingener Nebenbahn und
die Bühlerthalbahn
(Nr. 10*a*, 19 und 20 der deutschen Liste) sind in das Eigentum und den Betrieb der *Badischen Lokal-Eisenbahn-Gesellschaft* übergegangen und werden von deren Direktion in Karlsruhe (Ettlingerstrasse 53) verwaltet.

2. Die Bregthalbahn,
die Kaiserstuhlbahn,
die Mannheim — Weinheim — Heidelberg — Mannheimer Eisenbahn,
die Osthofen — Westhofener Eisenbahn,
die Reinheim — Reichelsheimer Eisenbahn,
die Sprendlingen — Wöllsteiner Eisenbahn,
die Worms — Offsteiner Eisenbahn und
die Zell — Todtnauer Eisenbahn
(Nr. 16, 47, 58, 71, 78, 86, 93 und 94 der deutschen Liste) sind in den Besitz der *Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft* übergegangen und werden von deren Direktion in Darmstadt betrieben.

3. Den Betrieb der
Arnstadt — Ichtershausener Eisenbahn,
der Eisenberg — Crossener Eisenbahn,
der Hohenebra — Ebelebener Eisenbahn und
der Ilmenau — Grossbreitenbacher Eisenbahn
(Nr. 13, 29, 44 und 46 der deutschen Liste) hat die *Betriebsverwaltung thüringischer Nebenbahnen* in Weimar übernommen.

Da es sich indes nur um einen Wechsel in der Betriebsleitung von Bahnen handelt, die bereits in die Liste aufgenommen sind, so wird in Übereinstimmung mit dem Reichs-Eisenbahn-Amt von einer

Digitized by Google

à cette dernière avant la publication d'une nouvelle édition. (Circulaire n° 164 du 28 février 1899.)

Hongrie. Par ordre du ministre royal du commerce, l'inspection générale royale des chemins de fer et de la navigation, à Budapest, a fait savoir à l'office central, par note du 19 février 1899, que la *ligne Besztercze—Besztercszeborgó* du *chemin de fer de la vallée de Szamos*, ouverte le 16 novembre 1898 et longue de 29 kilomètres 664, a été soumise à la convention internationale du 14 octobre 1890 sur le transport de marchandises par chemins de fer.

Le chemin de fer de la vallée de Szamos étant déjà inscrit dans la liste des lignes de chemins de fer auxquelles s'applique la convention internationale, V^e édition du 1er janvier 1898, sous la rubrique Hongrie, chiffre 6, une modification à cette liste n'est pas nécessaire. Pour le même motif, l'entrée effective de la nouvelle ligne dans le service des transports internationaux doit être comptée du jour de son ouverture au trafic. (Circulaire n° 165 du 28 février 1899.)

Abänderung jener bis zur Veranstaltung einer Neuauflage abgesehen. (Cirkular Nr. 164 vom 28. Februar 1899.)

Ungarn. Im Auftrage des kgl. ungarischen Handelsministers hat die kgl. ungarische Generalinspektion für Eisenbahnen und Schiffahrt in Budapest mit Note vom 19. Februar 1899 dem Central-Amte mitgeteilt, dass die am 16. November 1898 eröffnete, 29,664 Kilometer lange *Linie Besztercze—Besztercszeborgó* der *Szamosthaler Eisenbahn* dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 unterstellt worden ist.

Da die Eisenbahn im Szamosthal bereits in der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen Anwendung findet, V. Ausgabe vom 1. Januar 1898, unter Ungarn, Ziffer 6, eingetragen ist, so ist eine Änderung in dieser Liste nicht erforderlich. Aus dem gleichen Grunde ist der Eintritt der neuen Linie in den internationalen Transportdienst vom Tage ihrer Betriebseröffnung an zu rechnen. (Cirkular Nr. 165 vom 28. Februar 1899.)

Arrangement spécial

du 24 octobre 1898

entre la République française, la Belgique, le Luxembourg et les Pays-Bas, en vertu du dernier alinéa du § 1er des dispositions réglementaires pour l'exécution de la convention internationale de Berne sur le transport de marchandises par chemins de fer.

Les gouvernements de la République française, de la Belgique, du Luxembourg et des Pays-Bas, usant de la faculté qui leur est accordée par l'article 1er et la disposition finale de l'article 2 de l'arrangement additionnel du 16 juillet 1895 à la convention internationale de Berne du 14 octobre 1890, concernant le transport de marchandises par chemins de fer, ont résolu de conclure un arrangement spécial relativement au transport de certaines marchandises et sont convenus de ce qui suit:

Article premier.

Sont admis au transport international les objets désignés ci-après, en provenance du territoire de l'un des Etats contractants et à destination du

Sonderübereinkommen

vom 24. Oktober 1898

abgeschlossen zwischen Frankreich, Belgien, Luxemburg und den Niederlanden, gemäss dem letzten Absatz des § 1 der Ausführungsbestimmungen zum Uebereinkommen über den internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr.

Die Regierungen der französischen Republik, von Belgien, Luxemburg und den Niederlanden haben, in Anwendung des ihnen im Artikel 1 und der Schlussbestimmung im Artikel 2 der Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1895 zum Internationalen Berner Uebereinkommen vom 14. Oktober 1890 über den Eisenbahnfrachtverkehr vorbehaltenen Rechtes, beschlossen, ein Sonder-Übereinkommen hinsichtlich der Beförderung einzelner Güter zu treffen und zu diesem Zwecke folgendes vereinbart:

Art. 1.

Die nachbezeichneten Gegenstände, welche aus dem Gebiete eines der vertragschliessenden Staaten und mit Bestimmung nach dem Gebiete eines andern

Digitized by Google

territoire d'un autre Etat contractant, par les lignes de chemins de fer soumises à l'application de la convention de Berne et aux conditions générales de cette convention et dudit arrangement additionnel pour tout ce qui n'est pas réglé par les conditions suivantes :

I.

Or et argent en lingots, platine, valeur monnayée ou en papier, plaqué d'or ou d'argent, mercure, papiers importants, pierres précieuses, perles fines, bijoux et autres objets précieux, broderies et dentelles.

Ces transports sont régis par les dispositions spéciales suivantes :

Pour être admis au transport, les finances et articles déclarés à la valeur, tels que plaqué d'or ou d'argent, le mercure, les perles fines, les dentelles et broderies, etc., doivent être renfermés dans des sacs, sacoches, groups, caisses, boîtes ou barils.

Le transport à découvert est interdit d'une manière absolue.

Envois en sacs, sacoches ou groups.

Les sacs, sacoches ou groups seront entièrement cousus en dedans et parfaitement conditionnés, c'est-à-dire ni déchirés ni raccommodés.

L'issue de ces sacs, sacoches ou groups sera fermée au moyen d'une corde ou ficelle intacte (par conséquent sans épissure ni allonge), dont le nœud sera recouvert d'un cachet à la cire et dont les bouts seront maintenus sur une fiche flottante par un cachet semblable. A défaut de cachet, les bouts de la corde ou ficelle pourront être, près du nœud, introduits dans un plomb.

Envois en boîtes, caisses ou barils.

Les boîtes, caisses ou barils seront cloués ou cerclés avec solidité et ne devront présenter aucune trace d'issue refermée ni de fracture.

Les boîtes et caisses seront fortement liées au moyen d'une corde d'un seul morceau, placée en

vertragschliessenden Staates zu befördern sind, werden durch die dem Berner Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnen insoweit zu den in diesem Uebereinkommen und in besagter Zusatzvereinbarung aufgestellten allgemeinen Bedingungen zum internationalen Transporte angenommen, als nicht nachstehend besondere Bestimmungen aufgestellt sind :

I.

Gold und Silber in Barren, Platina, gemünztes und Papiergeld, vergoldete oder versilberte Gegenstände, Quecksilber, Dokumente, Edelsteine, Perlen, Juwelen und andere wertvolle Gegenstände, Stickereien und Spitzen.

Die Beförderung dieser Gegenstände findet unter folgenden Bedingungen statt :

Geld und solche Gegenstände, deren Wert deklariert ist, wie vergoldete oder versilberte Sachen, Quecksilber, Perlen, Spitzen und Stickereien etc., werden zum Transporte nur zugelassen, wenn sie in Säcken, Taschen, Beuteln, Kisten, Schachteln oder Fässern verpackt sind.

Die Beförderung in unverpacktem Zustande ist durchaus ausgeschlossen.

Beförderung in Säcken, Taschen oder Beuteln.

Die Säcke, Taschen oder Beutel müssen — mit der Naht nach innen — gut zusammengenäht und in gutem Zustande, d. h. sie dürfen weder zerrissen noch ausgebessert sein.

Die Öffnung dieser Säcke, Taschen oder Beutel muss mit einer unbeschädigten Schnur verschlossen sein (welche weder verschleisst sein noch aus zusammengeknüpften Stücken bestehen darf), auf deren Knopf ein Siegel angebracht sein muss und deren beide Enden mit einem gleichen Siegel auf eine Etikette befestigt sein sollen. Mangels eines Siegels ist der Verschluss mit einer Plombe zulässig; in diesem Falle sollen die Schnurenden so weit durch die Plombe gezogen sein, dass diese nahe an den Knopf zu liegen kommt.

Beförderung in Schachteln, Kisten oder Fässern.

Die Schachteln, Kisten oder Fässer müssen zugenagelt oder gut verreift sein und dürfen keine Spuren von alten Öffnungen oder von Bruch tragen.

Die Schachteln und Kisten müssen mit einer aus *einem* Stück bestehenden Schnur kreuzweise um-

Digitized by Google

croix avec cachets à la cire ou plombs en nombre nécessaire pour assurer l'inviolabilité des colis. Une ficelle appliquée en croix aux deux extrémités de chaque baril, y sera maintenue au moyen de cachets à la cire ou de plombs.

Les envois de dentelles et broderies qui n'auront pas lieu dans des sacoches ou dans des caisses ne seront reçus que si ces marchandises sont renfermées dans une enveloppe en toile cirée.

Billets de banque, titres de rentes, actions, obligations, coupons d'intérêt ou de dividende.

Les envois de l'espèce devront être présentés au transport dans des sacs, boîtes ou caisses, ou former des paquets revêtus d'enveloppes intactes en papier ciré ou goudronné ou en toile cirée.

Toutefois, les valeurs présentées sous enveloppe en tout autre papier pourront être acceptées si, sous le rapport de la solidité et du conditionnement, les enveloppes ne laissent rien à désirer.

Tout paquet devra être clos au moyen de cachets à la cire en nombre suffisant (trois au moins) pour en assurer l'inviolabilité.

Déclaration.

La lettre de voiture devra mentionner la valeur de l'article et porter un cachet à la cire ou un plomb conforme à celui apposé sur l'article.

Les adresses devront être très lisiblement écrites; elles ne pourront être ni cousues, ni collées, ni clouées, afin qu'elles ne puissent dissimuler aucune trace d'issue refermée ou de fracture. Elles pourront être, soit inscrites sur les colis, soit attachées à ces colis au moyen d'une ficelle.

La déclaration de la valeur de l'article sera mentionnée, d'une manière très lisible, sur l'adresse.

Les initiales, légendes, armoiries, raisons sociales ou noms d'établissements, empreints sur les cachets à la cire ou sur les plombs apposés sur les sacs, sacoches, boîtes, groups, caisses, barils, paquets, devront être parfaitement lisibles et distincts.

bunden und diese muss mit so viel Siegeln oder Plomben versehen sein, als zur Sicherung gegen unbefugte Öffnung erforderlich sind. Bei Fässern ist eine Schnur über beide Böden kreuzweise anzubringen, welche mit Siegeln oder mit Plomben daran befestigt sein muss.

Spitzen und Stickereien, welche nicht in Säcken oder in Kisten zur Aufgabe gelangen, werden nur dann zum Transporte angenommen, wenn sie in Wachstuch verpackt sind.

Banknoten, Rententitel, Aktien, Obligationen, Zins- oder Dividenden-Coupons.

Sendungen dieser Art müssen bei der Auflieferung in Säcken, Schachteln oder Kisten verpackt sein. Kommen dieselben in Paketen zur Aufgabe, so müssen diese in Wachstuch oder in Wachstuch- oder Leinwand-Papier gut verpackt und muss die Umhüllung unverletzt sein.

Immerhin können solche Wertsendungen in Umhüllungen von anderem Papier zugelassen werden, wenn diese hinsichtlich ihrer Dauerhaftigkeit und Beschaffenheit genügen.

Jedes Paket muss durch wenigstens drei Siegel gegen unbefugte Öffnung geschützt sein.

Deklaration.

Auf dem Frachtbriefe muss der Wert des Gegenstandes angegeben sein; er muss den Abdruck des Siegels oder die gleiche Plombe enthalten, womit der aufgelieferte Gegenstand verschlossen ist.

Die Adresse muss deutlich geschrieben sein; sie darf weder aufgenäht, noch aufgeklebt, noch aufgenagelt sein, damit kein alter Bruch oder eine alte Beschädigung dadurch verdeckt werden kann. Sie kann entweder auf das Kollo selbst oder auf eine Etikette geschrieben werden, die mit einer Schnur an demselben befestigt ist.

Die Deklaration des Wertes der Sendung muss auf der Adresse in deutlicher Weise wiederholt werden.

Die auf dem Siegel oder der Plombe enthaltenen Buchstaben, Umschriften, Wappen, Firmen- oder Fabriknamen, mit welchen die Säcke, Taschen, Schachteln, Beutel, Kisten, Fässer oder Pakete zu verschliessen sind, müssen gut lesbar und deutlich sein.

Digitized by Google

Les empreintes à grilles et celles faites avec des pièces de monnaie sont formellement exclues.

Responsabilité.

En cas de perte totale du colis, l'indemnité due par le chemin de fer sera égale au montant de la valeur déclarée, augmentée des frais de transport et des frais de douane acquittés postérieurement à l'envoi.

En cas de manquant ou d'avarie, le chemin de fer payera le montant de la dépréciation calculée sur la même base.

La déclaration d'intérêt à la livraison n'est pas admise.

II.

Objets d'art, tels que : tableaux, statues, bronzes d'art, antiquités.

Il n'est admis ni déclaration de valeur, ni déclaration d'intérêt à la livraison.

En cas de perte ou d'avarie, l'indemnité due par le chemin de fer ne dépassera pas 1 fr. 50 par kilogramme de poids brut, sauf le cas où, par des tarifs communs, régulièrement approuvés par les autorités compétentes de chaque Etat, deux ou plusieurs administrations de chemins de fer accepteraient une responsabilité plus étendue.

III.

Guano et engrais artificiels.

Le guano et les engrais artificiels sont admis au transport sans aucune condition spéciale.

Art. 2.

La concession de conditions moins rigoureuses que celles stipulées par le présent arrangement, pour les objet visés par les trois premiers alinéas de l'article 1er de l'arrangement additionnel du 16 juillet 1895 à la convention internationale de Berne du 14 octobre 1890, pourra faire, dans les relations de deux ou plusieurs Etats contractants, l'objet de tarifs élaborés par les administrations de chemins de fer intéressées, à ce dûment autorisées, à la condition que ces tarifs soient approuvés par toutes les autorités compétentes.

Siegel, deren Abdruck ein Linien-Netz darstellt, oder welche mit Geldstücken hergestellt sind, sind ausdrücklich ausgeschlossen.

Haftpflicht.

Im Falle des gänzlichen Verlustes eines Kollo hat die Eisenbahn eine Entschädigung in Höhe des deklarierten Wertes, ausserdem noch Vergütung für die unterwegs erwachsenen Auslagen an Fracht und Zoll zu leisten.

Im Falle des teilweisen Verlustes oder der Beschädigung ist die Eisenbahn zur Bezahlung einer auf der gleichen Grundlage berechneten Entschädigung verpflichtet.

Die Deklaration des Interesses an der Lieferung ist nicht zulässig.

II.

Kunstgegenstände, wie Gemälde, Statuen, Kunstguss, Antiquitäten.

Für Transporte dieser Art ist weder Wertdeklaration noch Deklaration des Interesses an der Lieferung zulässig.

Im Falle des Verlustes oder der Beschädigung hat die Eisenbahn eine Entschädigung zu leisten, welche 1 Fr. 50 per Kilogramm des Brutto-Gewichts nicht übersteigt, es sei denn, dass in von zwei oder mehreren Verwaltungen vereinbarten und durch die Aufsichtsbehörde eines jeden der in Betracht kommenden Staaten genehmigten Gemeinschafts-Tarifen eine höhere Entschädigung vorgesehen ist.

III.

Guano und künstliche Dünger.

Guano und künstliche Dünger werden zum Transporte bedingungslos zugelassen.

Art 2.

Die Bewilligung leichterer Bedingungen als der in gegenwärtiger Vereinbarung festgesetzten, kann für die in den drei ersten Absätzen des Artikels 1 der Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1895 zum Internationalen Berner Uebereinkommen vom 14. Oktober 1890 benannten Gegenstände im Verkehre zweier oder mehrerer Vertragsstaaten durch Tarifbestimmungen der beteiligten, dazu gehörig ermächtigten Eisenbahnen vereinbart werden, vorausgesetzt, dass diese Tarifbestimmungen von allen zuständigen Aufsichtsbehörden genehmigt werden.

Digitized by Google

Art. 3.

La convention spéciale conclue à Paris le 9 août 1893 entre les hautes parties contractantes[1] est et demeure abrogée.

Art. 4.

Le présent arrangement sera ratifié et les ratifications en seront échangées, à Paris, aussitôt que faire se pourra. Il entrera en vigueur un mois après la date de l'échange desdites ratifications et aura la même durée que la convention internationale signée à Berne le 14 octobre 1890, concernant le transport de marchandises par chemins de fer[2].

Art. 3.

Das Sonderübereinkommen, welches am 9. August 1893 zu Paris von den hohen Vertragschliessenden abgeschlossen wurde[1], ist und bleibt aufgehoben.

Art. 4.

Die gegenwärtige Vereinbarung wird ratifiziert und der Austausch der Ratifikations-Urkunden wird so bald als möglich in Paris stattfinden. Sie tritt einen Monat nach der Auswechslung der Ratifikationen in Kraft und hat dieselbe Dauer wie das am 14. Oktober 1890 in Bern unterzeichnete Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr[2].

Lois et mesures administratives.

Liste des délais supplémentaires

autorisés dans les divers pays.

(§ 6, alinéa 3, des dispositions réglementaires à l'Art. 14 de la C. I.)

Autriche.

D'après une communication du ministère i. r. des chemins de fer, à Vienne, en date du 20 février 1899, un délai supplémentaire *de 12 heures pour les animaux vivants et la grande vitesse*, et *de 24 heures pour la petite vitesse*, à ajouter aux délais réglementaires de livraison, est fixé — suivant les dispositions complémentaires aux §§ 47 et 63 du règlement d'exploitation des chemins de fer autrichiens figurant dans la division A du «tarif, Ire et IIme partie, pour les transports de marchandises en grande et en petite vitesse sur les chemins de fer d'intérêt local (petits chemins de fer) à voie étroite, exploités par les chemins de fer de l'Etat autrichien» — pour chaque passage de chemins de fer à voie étroite sur des chemins de fer à voie normale et vice-versa; les mêmes délais supplémentaires de livraison sont également applicables

au passage à *Baern-Andersdorf* du ou pour le **chemin de fer d'intérêt local à voie étroite Baern-Andersdorf — Hof** exploité par les chemins de fer de l'Etat autrichien (ouvert le 31 décembre 1898) et

[1] B. 1894 p. 40.

[2] L'échange des ratifications a eu lieu à Paris le 27 décembre 1898.

Gesetze und Vollzugsverordnungen.

Verzeichnis der Zuschlagsfristen,

welche in den einzelnen Staaten bewilligt sind.

(§ 6, Absatz 3, der Ausführungsbestimmungen zu Art. 14 des I. U.)

Oesterreich.

Laut einer Mitteilung des k. k. Eisenbahnministeriums in Wien, vom 20. Februar 1899, ist nach den besonderen Zusatzbestimmungen zu den §§ 47 und 63 des österreichischen Eisenbahn-Betriebs-Reglementes in Abteilung A des «Tarif, Teil I und II, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Betriebe der österreichischen Staatsbahnen stehenden schmalspurigen Lokal- (Klein-) Bahnen», für jeden Übergang von Schmal- auf Vollspurbahnen und umgekehrt, eine zu den reglementsmässigen Lieferfristen hinzuzurechnende Zuschlagsfrist *von 12 Stunden für lebende Tiere und Eilgüter* und *von 24 Stunden für Frachtgüter* festgesetzt, und finden demgemäss diese Zuschlagsfristen auch

für den Übergang in *Bärn-Andersdorf* nach und von der im Betriebe der österreichischen Staatsbahnen stehenden **schmalspurigen Lokalbahn Bärn-Andersdorf — Hof** (eröffnet am 31. Dezember 1898) und

[1] Z. 1894 S. 40.

[2] Die Auswechslung der Ratifikationen hat am 27. Dezember 1898 in Paris stattgefunden.

Digitized by Google

au passage à *Roewersdorf* du ou pour le **chemin de fer d'intérêt local à voie étroite Roewersdorf — Hotzenplotz** exploité par les chemins de fer de l'Etat autrichien (ouvert le 14 décembre 1898) **en trafics autrichien-hongrois et international** depuis le jour de l'ouverture à l'exploitation. (Circulaire n° 16 du 4 mars 1899.)

für den Übergang in *Röwersdorf* nach und von der im Betriebe der österreichischen Staatsbahnen stehenden **schmalspurigen Lokalbahn Röwersdorf — Hotzenplotz** (eröffnet am 14. Dezember 1898) seit dem Tage der Betriebseröffnung **im österreichisch-ungarischen und im internationalen Verkehre** Anwendung. (Cirkular Nr. 16 vom 4. März 1899.)

Règlement de transport pour les chemins de fer d'Allemagne.

Annexe B.

(Preussisches Eisenbahn-Verordnungsblatt n° 8 p. 38.)

L'office impérial des chemins de fer a pris à la date du 7 février 1899 l'arrêté suivant en ce qui concerne le transport du carbure de calcium en touries: [1])

A la date du 8 octobre dernier a été interdit, pour le transport du carbure de calcium, l'emploi de touries en tôle munies de soupapes, par la raison que cette fermeture évite simplement l'entrée de l'air dans les récipients, mais ne prévient pas l'échappement du gaz. Du moment où ce dernier inconvénient est écarté d'une façon permanente par la soudure des orifices, comme cela se fait depuis peu, et qu'ainsi on réalise une fermeture *absolument étanche*, le carbure de calcium est admis au transport dans de tels récipients, à condition d'avoir une épaisseur de tôle suffisante.

Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.

Anlage B.

(Preussisches Eisenbahn-Verordnungsblatt Nr. 8 S. 38.)

Das Reichs-Eisenbahn-Amt hat unterm 7. Februar 1899 nachstehende Verfügung hinsichtlich der Beförderung von Calcium-Carbid in Trommeln erlassen: [1])

Unterm 8. Oktober v. J. ist die Verwendung von Trommeln aus Eisenblech mit Ventilverschluss bei der Beförderung von Calcium-Carbid als unzulässig erklärt worden, weil dieser Verschluss nur den Zutritt von Luft in das Innere der Gefässe verhindert, nicht aber dem Entweichen von Gas vorbeugt. Sofern der letztere Übelstand durch Zulöten der Abzugslöcher, wie dies neuerdings geschieht, dauerhaft beseitigt und auf diese Weise ein *vollkommen luftdichter* Verschluss herbeigeführt wird, ist Calcium-Carbid auch in derartigen Gefässen, vorausgesetzt, dass sie eine genügende Blechstärke besitzen, zur Beförderung zuzulassen.

Dispositions édictées en vue d'empêcher la propagation de germes infectieux lors du transport des volailles vivantes par chemins de fer [2]).

Allemagne.

Ordonnance du chancelier de l'empire en date du 2 février 1899. (R. G. B. p. 11.)

Conformément aux articles 42 et 43 de la constitution impériale, le conseil fédéral a pris les dispositions suivantes en vue d'empêcher la propagation de germes infectieux lors du transport des volailles vivantes par chemins de fer:

[1]) Supplément à la communication du B. 1898 p. 707.

[2]) Suite des communications concernant les dispositions à observer lors du transport des animaux, voir B. 1895 p. 22 et suiv.; 1898 p. 553, 676.

Bestimmungen über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei der Beförderung von lebendem Geflügel auf Eisenbahnen [2]).

Deutschland.

Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 2. Februar 1899. (R. G. B. S. 11.)

Auf Grund der Artikel 42 und 43 der Reichsverfassung hat der Bundesrat nachstehende Bestimmungen über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei der Beförderung von lebendem Geflügel auf Eisenbahnen beschlossen:

[1]) Nachtrag zur Verfügung Z. 1898 S. 707.

[2]) Fortsetzung der Mitteilungen betr. die bei der Viehbeförderung zu beobachtenden Bestimmungen, Z. 1895 S. 28 und ff.; 1898 S. 553, 676.

Digitized by Google

§ 1.

1° Les administrations de chemins de fer sont tenues de soumettre, chaque fois qu'ils ont servi, les wagons dans lesquels des volailles vivantes ont été transportées sans emballage, à un nettoyage et à une désinfection destinés à débarrasser complètement le wagon des germes infectieux qu'il pourrait renfermer.

2° Les objets ayant servi lors de l'embarquement ou du transport des volailles à leur alimentation, à leur breuvage ou à tout autre usage doivent être nettoyés et désinfectés dans les mêmes conditions.

3° Les rampes mobiles et ponts d'embarquement appartenant aux administrations de chemins de fer doivent, s'ils servent au chargement de volailles, être nettoyés et désinfectés au moins une fois par jour dans les conditions prévues par l'article 3.

4° Les rampes fixes, places d'embarquement et de débarquement, parcs à volailles, appartenant aux administrations de chemins de fer, doivent être débarrassés de la paille, du fumier, des plumes, etc. Les rampes à plancher étanche, les rampes en bois fixes, servant au chargement des volailles, doivent être lavées à l'eau au moins une fois par jour. La désinfection de ces objets ne doit être prescrite par mesure générale ou pour une région donnée que s'il y a danger déterminé de propagation du choléra des poules. Les administrations de chemins de fer doivent prescrire les mesures de désinfection à prendre en pareil cas, tout en observant l'esprit des dispositions contenues à l'article 3. En cas d'infection réelle ou de forte présomption d'infection, les autorités de police compétentes ordonneront, s'il y a lieu, d'autres mesures de sûreté. Les rampes à plancher étanche et les rampes en bois fixes doivent en ce cas être désinfectées conformément aux indications contenues à l'art. 3, alinéa 3, *b*.

5° On procédera de même, quand les wagons et les rampes ont été salis lors du transport de volailles vivantes emballées.

6° La paille, le fumier, les plumes et autres déchets doivent être réunis et placés de manière à éviter qu'ils entrent en contact avec les volailles. Les déchets provenant de volailles malades ou suspectes de choléra doivent être désinfectés en

§ 1.

1. Die Eisenbahnverwaltungen sind verpflichtet, Eisenbahnwagen, worin lebendes Geflügel unverpackt befördert worden ist, nach jedesmaligem Gebrauch einer Reinigung und einer Desinfektion zu unterwerfen, welche geeignet sind, die den Wagen etwa anhaftenden Ansteckungsstoffe vollständig zu tilgen.

2. In gleicher Weise sind die bei der Verladung und bei der Beförderung des Geflügels zum Füttern und Tränken oder zu sonstigen Zwecken benutzten Gerätschaften zu reinigen und zu desinfizieren.

3. Bewegliche Rampen und Einladebrücken der Eisenbahnverwaltungen müssen, sofern zur Geflügelverladung benutzt, täglich mindestens einmal unter entsprechender Anwendung der Vorschriften im § 3 gereinigt und desinfiziert werden.

4. Feste Rampen, sowie die Geflügel-Ein- und Ausladeplätze und die Geflügelhöfe (Buchten) der Eisenbahnverwaltungen sind stets von Streumaterialien, Dünger, Federn u. s. w. gesäubert zu halten. Rampen mit undurchlassendem Boden, sowie feste hölzerne Rampen sind, sofern zur Geflügelverladung benutzt, täglich mindestens einmal mit Wasser zu spülen. Eine Desinfektion dieser Anlagen ist allgemein oder für gewisse Gegenden nur anzuordnen, wenn eine bestimmte Gefahr für die Verbreitung der Geflügelcholera vorliegt. Das in solchen Fällen anzuwendende Desinfektionsverfahren haben die Eisenbahnverwaltungen unter sinngemässer Anwendung der Bestimmungen im § 3 vorzuschreiben. Für Falle einer wirklichen Infektion oder des dringenden Verdachts einer solchen sind etwaige weitergehende Sicherungsmassregeln von den zuständigen Polizeibehörden anzuordnen. Rampen mit undurchlassendem Boden, sowie feste hölzerne Rampen sind alsdann in der im § 3, Absatz 3 *b*, angegebenen Weise zu desinfizieren.

5. In gleicher Weise ist zu verfahren, wenn bei der Beförderung von lebendem verpacktem Geflügel eine Verunreinigung der Wagen und Rampen stattgefunden hat.

6. Streu, Dünger, Federn und sonstige Abgänge sind zu sammeln und so aufzubewahren, dass Geflügel damit nicht in Berührung kommen kann. Derartige Abgänge von cholerakrankem oder -verdächtigem Geflügel müssen entweder durch voll-

Digitized by Google

les mêlant intimement à un lait de chaux ou à une solution d'acide phénique à 5 %, ou être brûlés ou enfouis à une profondeur d'un mètre au minimum.

§ 2.

1° Le soin de désinfecter les wagons et les objets qui s'y rattachent (art. 1er, al. 1 et 2) appartient aux administrations de chemins de fer sur le réseau desquelles a lieu le déchargement. Si celui-ci a lieu à l'étranger, l'administration allemande tenue de la désinfection est celle dont les lignes sont les premières touchées par les wagons à leur rentrée sur le territoire de l'empire.

2° Dans les deux cas, la désinfection doit avoir lieu dans les 24 heures. Si les administrations de chemins de fer ont des stations de désinfection spécialement aménagées, ce délai dure 48 heures.

§ 3.

1° La désinfection proprement dite des wagons doit toujours être précédée de l'enlèvement de la paille, du fumier, des plumes, etc., ainsi que d'un nettoyage complet du wagon à l'eau chaude. Si l'on ne peut se procurer celle-ci en quantité suffisante, on peut employer l'eau froide lancée sous pression; toutefois, afin de ramollir les immondices collants, on procédera au préalable à un rinçage à l'eau chaude.

2° Le nettoyage ne doit être considéré comme suffisant que lorsqu'il a fait disparaître toutes les impuretés résultant du transport.

3° La désinfection elle-même doit se faire:

a) en temps ordinaire par le lavage des planchers, plafonds et parois au moyen d'une solution de soude chauffée à 50° centigrades au moins et contenant au minimum 2 kilogrammes de soude par hectolitre d'eau.

b) En cas d'infection réelle du wagon par le choléra des poules ou de forte présomption en faveur de cette infection, l'opération indiquée en *a* doit être en outre suivie d'un badigeonnage minutieux des planchers, plafonds et parois avec une solution d'acide phénique à 5 %. Cette solution est obtenue par le mélange d'une partie d'acide phénique du

ständige Durchmischung mit Kalkmilch oder 5prozentiger Karbolsäurelösung desinfiziert oder verbrannt oder mindestens 1 Meter tief vergraben werden.

§ 2.

1. Die Verpflichtung zur Desinfektion liegt in Bezug auf die Eisenbahnwagen und die zu ihnen gehörigen Gerätschaften (§ 1, Abs. 1 und 2) derjenigen Eisenbahnverwaltung ob, in deren Bereiche die Entladung der Wagen stattfindet. Erfolgt sie im Auslande, so ist zur Desinfektion diejenige deutsche Eisenbahnverwaltung verpflichtet, deren Bahn von den Wagen bei der Rückkehr in das Reichsgebiet zuerst berührt wird.

2. Die Desinfektion hat in beiden Fällen innerhalb 24 Stunden zu erfolgen. Sind von den Eisenbahnverwaltungen besondere Desinfektionsstationen eingerichtet, so wird diese Frist auf 48 Stunden verlängert.

§ 3.

1. Der eigentlichen Desinfektion der Wagen muss stets die Beseitigung der Streumaterialien, des Düngers, der Federn u. s. w., sowie eine gründliche Reinigung der Wagen durch heisses Wasser vorangehen. Wo letzteres nicht in genügender Menge zu beschaffen ist, darf auch unter Druck ausströmendes kaltes Wasser verwendet werden: jedoch muss zuvor zum Zwecke der Aufweichung der anhaftenden Unreinigkeiten eine Abspülung mit heissem Wasser erfolgen.

2. Die Reinigung ist nur dann als eine ausreichende anzusehen, wenn dadurch alle von dem stattgehabten Transporte herrührenden Verunreinigungen vollständig beseitigt sind.

3. Die Desinfektion selbst muss bewirkt werden:

a) unter gewöhnlichen Verhältnissen durch Waschen der Fussböden, Decken und Wände mit einer auf mindestens 50 Grad Celsius erhitzten Sodalauge, zu deren Herstellung wenigstens 2 Kilogramm Soda auf 100 Liter Wasser verwendet sind;

b) in Fallen einer wirklichen Infektion des Wagens durch Geflügelcholera oder des dringenden Verdachts einer solchen Infektion nach Anwendung des Verfahrens unter *a* noch durch sorgfältiges Bepinseln der Fussböden, Decken und Wände mit 5prozentiger Karbolsäurelösung. Diese ist durch Mischen von 1 Teil der im Handel als

Digitized by Google

commerce à 100 %, dénommé acide phénique pur, et de 18 parties d'eau, en soumettant le tout à de fréquents brassages.

4° Le mode de désinfection indiqué en *b* n'est appliqué en principe que sur l'ordre des autorités de police compétentes, cependant il doit aussi être observé quand les agents du chemin de fer ont connaissance de faits qui établissent indubitablement que le wagon est réellement infecté du choléra des poules ou lorsqu'il y a forte présomption en faveur d'une telle infection. Les autorités locales de police ont la faculté de prescrire ce mode de désinfection dans d'autres cas, si elles jugent que cela soit indispensable pour éviter la propagation d'une épizootie.

§ 4.

Les administrations de chemins de fer ont la faculté de prélever pour la désinfection une taxe dont le montant doit être fixé dans les tarifs. Il faut pour la fixation des taxes considérer qu'elles n'ont d'autre objet que d'assurer le remboursement des dépenses extraordinaires qu'entraîne la désinfection. Pour le nettoyage précédant la désinfection proprement dite ou fait sans désinfection subséquente, il n'y a aucune indemnité à percevoir. Les taxes doivent être établies uniformément par wagon, indépendamment de la distance que doit parcourir le transport, en prenant pour base le montant moyen des dépenses faites par toutes les stations sur le réseau d'une seule et même administration de chemins de fer.

§ 5.

Les administrations de chemins de fer doivent pourvoir à ce que le travail pour l'enlèvement de germes infectieux lors du transport des volailles soit effectué sous la responsabilité d'un surveillant.

§ 6.

Les autorités de surveillance des chemins de fer, d'accord avec les autorités de police vétérinaire, doivent prendre les mesures de contrôle requises pour l'exécution des présentes dispositions.

§ 7.

Les présentes dispositions entrent immédiatement en vigueur.

100prozentige Karbolsaure oder Acidum carbolicum depuratum bezeichneten Karbolsäure mit 18 Teilen Wasser unter häufigem Umrühren herzustellen.

4. Die unter *b* vorgeschriebene Art der Desinfektion ist in der Regel nur auf Anordnung der zuständigen Polizeibehörde, ohne solche Anordnung jedoch auch dann vorzunehmen, wenn die Bahnbeamten von Umständen Kenntnis erlangen, die es zweifellos machen, dass eine wirkliche Infektion des Wagens durch Geflügelcholera vorliegt, oder die den dringenden Verdacht einer solchen Infektion begründen. Der Landespolizeibehörde bleibt vorbehalten, diese Art der Desinfektion auch in anderen Fällen anzuordnen, wenn sie solches zur Verhütung der Verschleppung der Seuche für unerlässlich erachtet.

§ 4.

Die Eisenbahnverwaltungen sind berechtigt, für die Desinfektion eine Gebühr zu erheben, deren Höhe in den Tarifen festzusetzen ist. Bei Bemessung der Gebührensätze ist davon auszugehen, dass sie lediglich dazu bestimmt sind, eine Ersatzleistung für die durch die Desinfektion bedingten ausserordentlichen Aufwendungen zu gewähren. Für die der eigentlichen Desinfektion vorangehende oder ohne Rücksicht auf sie vorzunehmende Reinigung findet eine Entschädigung nicht statt. Die Gebühren sind unabhangig von der Grösse der Entfernung, die der Transport durchlaufen hat, unter Berücksichtigung der durchschnittlichen Beträge der Selbstkosten für alle Stationen im Bereich einer und derselben Eisenbahnverwaltung in gleicher Höhe und zwar in einem Satze für den Wagen festzusetzen.

§ 5.

Die Eisenbahnverwaltungen haben dafür zu sorgen, dass die Arbeiten zur Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Geflügeltransporten unter verantwortlicher Aufsicht ausgeführt werden.

§ 6.

Die Eisenbahnaufsichtsbehörden haben im Einvernehmen mit den Veterinärpolizeibehörden geeignete Kontrolleinrichtungen zur Durchführung der vorstehenden Bestimmungen zu treffen.

§ 7.

Die vorstehenden Bestimmungen treten sofort in Kraft.

Digitized by Google

Règlement d'exploitation de l'Union des administrations de chemins de fer allemands.

(Du 1er janvier 1893.)

Les dispositions du règlement d'exploitation de l'Union des administrations de chemins de fer allemands publiées dans ce bulletin, année 1893, p. 81 et suiv., ont été modifiées ainsi qu'il suit par le

IXe supplément

en vigueur depuis le 1er janvier 1899:

A. Les **dispositions introductives** portent dorénavant:

1° Les dispositions ci-dessous sont applicables au trafic international entre chemins de fer de l'Union des administrations de chemins de fer allemands.

2° Les conditions destinées à faciliter, entre deux ou plusieurs Etats compris dans l'Union, le transport des objets exclus du trafic international ou admis seulement sous certaines conditions, sont publiées dans la forme prescrite aux dispositions finales comme suppléments au présent règlement par l'administration gérante de l'Union, qui doit indiquer les Etats auxquels elles s'appliquent.

B. La quatrième section,[1])

Transport des marchandises,

a été modifiée dans les termes suivants:

§ 39.

Application de la convention internationale.

(Voir C. I.[2]) art. 1er et protocole final, 1°.)

Pas de disposition complémentaire.

§ 40.

Objets auxquels la C. I. n'est pas applicable.

(Voir C. I. art. 2.)

Pas de disposition complémentaire.

[1]) Pour ce qui concerne les sections I-III, §§ 1-38, voir la remarque I° p. 180.

[2]) Pour le texte de la C. I. voir B. 1893 p. 3.

Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

(Vom 1. Januar 1893.)

Die im Jahrgang 1893 S. 75 u. ff. dieser Zeitschrift abgedruckten Bestimmungen des Betriebsreglements des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen sind durch den vom 1. Januar 1899 an gültigen

IX. Nachtrag

folgendermassen abgeändert worden:

A. Die **Eingangsbestimmungen** lauten nunmehr wie folgt:

1. Die nachstehenden Bestimmungen kommen für den internationalen Verkehr zwischen den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zur Anwendung.

2. Die zwischen zwei oder mehreren der am Vereinsgebiete beteiligten Staaten vereinbarten leichteren Bedingungen für die Beförderung von Gegenständen, welche vom internationalen Transporte ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zugelassen sind, werden von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins unter Bezeichnung der staatlichen Gebiete, für welche sie gelten, als Nachträge zu diesem Reglement in der durch die Schlussbestimmung vorgesehenen Form veröffentlicht.

B. Der Vierte Abschnitt[1]),

Beförderung von Gütern,

hat die nachstehende Fassung erhalten:

§ 39.

Geltungsbereich des Internationalen Uebereinkommens.

(Wie Int. Uebk.[2]) Art. 1 und Schlussprotokoll Z. 1).

Ohne zusätzliche Bestimmungen.

§ 40.

Gegenstände, auf deren Beförderung das Int. Uebk. keine Anwendung findet.

(Wie Int. Uebk. Art. 2).

Ohne zusätzliche Bestimmungen.

[1]) Betreffend Abschnitt I—III, §§ 1—38, s. die Bemerkung I auf S. 180.

[2]) Den Wortlaut des Int. Uebk. s. Z. 1893 S. 3 ff.

Digitized by Google

§ 41.

Objets exclus du transport ou admis sous certaines conditions.

(Voir C. I. art. 3 et Disp. régl. § 1er; mais sans l'art. 1er de la convention additionnelle du 16 juillet 1895 [1].)

Dispositions complémentaires:

1° Sont exclus du transport en grande vitesse, par colis isolés, les articles dénommés aux n°s III, V, VI, VIIIa-XII, XV-XXVI, XXVIII, XXIX, XXXI-XXXIV, XLIV-XLVIII et L-LIII, de l'annexe I. Toutefois, les produits chimiques dont il est fait spécialement mention au n° XXXV de l'annexe I sont admis au transport à grande vitesse par quantités de 10 kilos au maximum lorsqu'ils sont réunis en un seul colis, soit entre eux, soit avec d'autres objets, moyennant observation des prescriptions édictées au sujet de ces numéros.

2° Les objets mentionnés aux n^os I, II, XIII, XIV, XXXVa, XXXIX, XLIIa et XLIII de l'annexe I précitée — à l'exception des capsules pour armes à feu, des douilles amorcées et des pastilles fulminantes — sont en général exclus du transport en grande vitesse.

§ 42.

Validité des prescriptions de tarif.

(Voir C. I. art. 4.)

Pas de disposition complémentaire.

§ 43.

Obligation de transporter et acceptation au transport.

(Voir C. I. art. 5.)

Dispositions complémentaires:

1° La marchandise doit être remise au transport aux heures réglementaires fixées par le chemin de fer; et dans tous les cas où le chargement, conformément aux prescriptions du tarif, incombe à l'expéditeur, il doit être effectué pendant ces heures. Lorsque la remise au transport, par l'expéditeur, d'un envoi figurant sur une même lettre de voiture a lieu successivement et dure plus de 24 heures, le chemin de fer est autorisé à percevoir un droit de magasinage à fixer au tarif. Ce droit est également applicable au cas où les marchandises sont remises avec une lettre de voiture incomplète ou inexacte

[1] Voir B. 1895 p. 477.

§ 41.

Von der Beförderung ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zugelassene Gegenstände.

(Wie Int. Uebk. Art. 3 und Ausf.-Best. § 1; aber ohne Art. 1 der Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1895 [1].)

Zusätzliche Bestimmungen:

1. Von der eilgutmässigen Beförderung als Stückgut sind die unter den Nummern III, V, VI, VIII*a*—XII, XV—XXVI, XXVIII, XXIX, XXXI bis XXXIV, XLIV—XLVIII und L—LIII der Anlage 1 aufgeführten Gegenstände ausgeschlossen. Frachtstücke mit den unter Nr. XXXV der Anlage 1 noch besonders erwähnten Chemikalien in Mengen bis zu 10 kg sind dagegen bei Zusammenpackung unter sich bezw. mit anderen Gütern und bei Erfüllung der sonstigen a. a. O. gegebenen Vorschriften zur Eilgutbeförderung zuzulassen.

2. Die unter den Nummern I, II, XIII, XIV, XXXVa, XXXIX, XLIIa und XLIII der Anlage 1 genannten Gegenstände — mit Ausnahme der Zündhütchen für Schusswaffen, sowie der Patronenhülsen mit Zündvorrichtungen und Zündspiegel — sind von der eilgutmässigen Beförderung überhaupt ausgeschlossen.

§ 42.

Gültigkeit der Tarifbestimmungen.

(Wie Int. Uebk. Art. 4.)

Ohne zusätzliche Bestimmungen.

§ 43.

Verpflichtung und Annahme zum Transporte.

(Wie Int. Uebk. Art. 5.)

Zusätzliche Bestimmungen:

1. Das Gut muss in den von der Eisenbahn festzusetzenden Dienststunden aufgeliefert und, falls die Verladung tarifmässig dem Absender obliegt, innerhalb derselben verladen werden. Bei einer nach und nach stattfindenden Auflieferung der mit demselben Frachtbriefe aufgegebenen Sendung ist, sofern die Auflieferung durch den Absender über 24 Stunden verzögert wird, die Eisenbahn berechtigt, ein im Tarif festzusetzendes Lagergeld zu erheben. Dasselbe gilt in dem Falle, wenn Güter mit unvollständigem oder unrichtigem Frachtbriefe aufgeliefert sind und die Berichtigung nicht binnen

[1]) Zu vergl. Z. 1895 S. 475.

Digitized by Google

et où la rectification n'a pas été opérée dans les 24 heures de la réclamation. Pour le camionnage au départ par les entrepreneurs des chemins de fer voir § 57, disp. compl. 3° (C. I. art. 19).

2° Les dimanches et jours fériés, les marchandises de petite vitesse ne sont ni acceptées au départ ni livrées à l'arrivée au destinataire. Les marchandises en grande vitesse sont acceptées et livrées même les dimanches et jours fériés, mais seulement aux heures fixées une fois pour toutes et qui doivent être indiquées au public par voie d'affiches apposées dans les bureaux d'expédition.

3° Les commandes de wagons pour les marchandises dont le chargement incombe à l'expéditeur doivent être faites pour un jour déterminé; la remise à l'expédition et le chargement doivent être terminés dans le délai à fixer par le chemin de fer. Ce délai doit être affiché dans les bureaux d'expédition.

4° Lorsque la remise à l'expédition et le chargement n'ont pas eu lieu dans ce délai, l'expéditeur est passible, après son expiration, d'un droit de stationnement à déterminer au tarif. Le chemin de fer est en droit d'exiger, lors de la commande de wagons, un cautionnement égal au montant des droits à percevoir pour un jour de retard. Il peut aussi décharger le wagon et emmagasiner la marchandise, le tout aux frais et risques de l'expéditeur. Lorsque le chemin de fer ne livre pas en temps utile les wagons promis, il doit payer à l'auteur de la commande une indemnité égale au droit de stationnement.

5° Le chemin de fer est d'ailleurs tenu d'accepter provisoirement en dépôt, lorsque les emplacements le permettent, les marchandises qui ne peuvent être expédiées dès leur remise, contre reçu portant mention que l'acceptation au transport et le timbrage de la lettre de voiture (§ 46 [C. I. art. 8]) auront lieu dès que l'expédition sera possible. L'expéditeur doit indiquer dans la lettre de voiture qu'il accepte cette manière de procéder. En pareil cas, le chemin de fer, jusqu'à la conclusion du contrat de transport, est responsable à titre de dépositaire.

6° Les chemins de fer sont tenus de prendre leurs dispositions pour constater l'ordre d'expédition des marchandises remises au transport.

24 Stunden nach der Beanstandung erfolgt. Wegen der Anfuhr der Güter durch Rollfuhrunternehmer der Eisenbahn siehe § 57 (Int. Uebk. Art. 19), Zus. Best. Ziffer 3.

2. An Sonn- und Festtagen wird gewöhnliches Frachtgut nicht angenommen und am Bestimmungsorte dem Empfänger nicht verabfolgt. Eilgut wird auch an Sonn- und Festtagen, aber nur in den ein für allemal bestimmten, durch Aushang an den Abfertigungsstellen bekannt zu machenden Tageszeiten angenommen und ausgeliefert.

3. Die Bereitstellung der Wagen für solche Güter, deren Verladung der Absender selbst besorgt, muss für einen bestimmten Tag nachgesucht und die Auflieferung und Verladung in der von der Eisenbahn zu bestimmenden Frist vollendet werden. Diese Frist ist durch Anschlag an den Abfertigungsstellen bekannt zu machen.

4. Erfolgt die Auflieferung und Verladung nicht innerhalb dieser Frist, so hat der Absender nach deren Ablauf das im Tarife festzusetzende Wagenstandgeld zu bezahlen. Bei Bestellung des Wagens ist auf Verlangen der Eisenbahn eine den Betrag einer Tagesversäumnis deckende Kaution zu erlegen. Auch ist die Eisenbahn berechtigt, den Wagen auf Kosten des Bestellers zu entladen und das Gut auf dessen Gefahr und Kosten auf Lager zu nehmen. Wenn die Eisenbahn fest zugesagte Wagen nicht rechtzeitig stellt, so hat sie dem Besteller eine dem Wagenstandgeld entsprechende Entschädigung zu zahlen.

5. Die Eisenbahn ist jedoch verpflichtet, die ihr zugeführten Güter, deren Beförderung nicht sofort erfolgen kann, soweit die Räumlichkeiten es gestatten, gegen Empfangsbescheinigung mit dem Vorbehalt in einstweilige Verwahrung zu nehmen, dass die Annahme zur Beförderung und die Aufdrückung des Abfertigungsstempels auf den Frachtbrief (§ 46 [Int. Uebk. Art. 8]) erst dann erfolgt, wenn die Beförderung möglich ist. Der Absender hat im Frachtbriefe sein Einverständnis mit diesem Verfahren zu erklären. In diesem Falle haftet die Eisenbahn bis zum Abschlusse des Frachtvertrages als Verwahrer.

6. Die Eisenbahnen sind verpflichtet, Einrichtungen zu treffen, durch welche die Reihenfolge der Güterabfertigung festgestellt werden kann.

Digitized by Google

7° Le chemin de fer n'est tenu d'accepter les objets dont le chargement et le déchargement exigent des aménagements spéciaux que dans ou pour les stations qui possèdent des aménagements de ce genre.

8° Lorsqu'il s'agit d'objets dont le chemin de fer expéditeur estime le chargement ou le transport particulièrement difficiles, leur transport peut être subordonné à des conditions spéciales qui doivent faire chaque fois l'objet d'un accord particulier.

9° Les locomotives, tenders, véhicules à vapeur et autre matériel de chemins de fer roulant sur leurs propres essieux ne sont admis au transport qu'après vérification, par une administration de chemin de fer, de leur roulement; ils doivent porter une indication de cette vérification ou être accompagnés d'une attestation conforme. Ils ne doivent pas rouler sur un nombre d'essieux inférieur à celui que comporte leur mode de construction.

Les locomotives, tenders et véhicules à vapeur doivent être accompagnés par un représentant de l'expéditeur connaissant le métier et chargé de procéder au graissage.

10° Les dispositions spéciales ci-après sont de plus applicables au transport des animaux vivants:

a) Les animaux vivants ne sont admis au transport que sous les réserves indiquées dans la disposition complémentaire 7 du présent paragraphe.

b) Le transport des animaux malades peut être refusé. Les règlements de police sanitaire en vigueur déterminent dans quelle mesure le transport des animaux peut être refusé pour cause de danger de propagation d'épizooties.

c) Le chemin de fer n'est tenu de transporter les bêtes féroces que sous réserve de l'observation des prescriptions à édicter par lui dans l'intérêt de la sécurité publique.

d) L'administration du chemin de fer est en droit d'exiger que les animaux vivants transportés soient accompagnés. Les convoyeurs, sauf les exceptions autorisées par le chef de gare, doivent prendre place dans le wagon à bestiaux et surveiller les animaux en cours de transport. Les animaux de petite taille, tels que les volailles, peuvent ne pas être accompagnés lorsqu'ils sont en-

7. Gegenstände, deren Ein- und Ausladen besondere Vorrichtungen nötig macht, ist die Eisenbahn nur auf und nach solchen Stationen anzunehmen verpflichtet, wo derartige Vorrichtungen bestehen.

8. Für solche Gegenstände, deren Verladung oder Transport nach dem Ermessen der Versandbahn besondere Schwierigkeiten verursacht, kann die Beförderung von jedesmal zu vereinbarenden besonderen Bedingungen abhängig gemacht werden.

9. Die auf eigenen Rädern laufenden Lokomotiven, Tender, Dampfwagen und sonstige Eisenbahnfahrzeuge werden nur dann zur Beförderung zugelassen, wenn sie von einer Eisenbahnverwaltung hinsichtlich ihrer Lauffähigkeit geprüft sind, darüber einen Prüfungsvermerk tragen oder mit einer hierauf bezüglichen Bescheinigung versehen sind. Dieselben dürfen auf weniger Achsen, als ihre Bauart bedingt, nicht laufen.

Auf eigenen Rädern laufende Lokomotiven, Tender und Dampfwagen müssen von einem sachverständigen Beauftragten des Absenders begleitet sein, welcher das Schmieren zu besorgen hat.

10. Für die Annahme von lebenden Tieren zur Beförderung gelten noch folgende besonderen Bestimmungen:

a. Lebende Tiere werden nur unter der in der zusätzlichen Bestimmung 7 zu diesem Paragraphen aufgeführten Voraussetzung zur Beförderung angenommen.

b. Die Beförderung kranker Tiere kann abgelehnt werden. Inwiefern der Transport von Tieren wegen der Gefahr einer Verschleppung von Seuchen ausgeschlossen ist, richtet sich nach den bestehenden gesundheitspolizeilichen Vorschriften.

c. Zum Transport wilder Tiere ist die Eisenbahn nur bei Beachtung der von ihr im Interesse der Sicherheit vorzuschreibenden Bedingungen verpflichtet.

d. Bei der Beförderung lebender Tiere ist die Eisenbahnverwaltung Begleitung zu fordern berechtigt. Die Begleiter haben, sofern nicht der Stationsvorsteher Ausnahmen zulässt, ihren Platz in dem betreffenden Viehwagen zu nehmen und das Vieh während des Transports zu beaufsichtigen. Bei kleinen Tieren, insbesondere Geflügel, bedarf es der Begleitung nicht, wenn sie in tragbaren, ge-

Digitized by Google

fermés dans des cages portatives, suffisamment closes. Les cages doivent être aérées et spacieuses.

e) L'expéditeur doit procéder lui-même à l'embarquement des animaux dans les wagons, les attacher solidement et fournir les attaches nécessaires. Le déchargement incombe au destinataire.

f) Le chemin de fer doit indiquer les trains par lesquels est effectué le transport des animaux. L'acceptation d'animaux isolés est subordonnée à l'existence de place appropriée.

g) Le chemin de fer peut stipuler dans son tarif que l'acceptation des animaux vivants, les chiens exceptés, n'aura pas lieu les dimanches et jours fériés ou n'aura lieu qu'à certaines heures.

h) Les animaux doivent être amenés à la gare en temps utile — les animaux isolés une heure au moins avant le départ du train.

i) Pour la livraison des animaux vivants voir § 57, disp. compl. 16° (C. I. art. 19).

11° Le mode de procéder pour la remise et le chargement des marchandises est au surplus déterminé par les conditions légales et réglementaires applicables au chemin de fer expéditeur.

§ 44.

Contenu et forme de la lettre de voiture.

(Voir C. I. art. 6, et Disp. régl. § 2.)

Dispositions complémentaires:

1° Des formulaires de lettres de voiture sont en vente dans toutes les gares aux prix à fixer dans les tarifs.

2° La désignation de la gare expéditrice est faite par cette dernière au moyen de l'apposition du timbre à date du bureau d'expédition.

3° On ne doit désigner comme gare destinataire que celle où se termine le transport par voie ferrée. En cas d'expéditions de marchandises pour des localités non desservies par une voie ferrée, ou pour des stations de chemins de fer non ouvertes au trafic des marchandises, le destinataire doit assurer la continuation du transport, lorsque le chemin de fer n'est pas outillé pour ce transport (§ 57, disp. compl. 4° [C. I. art. 19]).

hörig verschlossenen Käfigen aufgegeben werden. Die Käfige müssen luftig und geräumig sein.

e. Der Absender muss das Einladen der Tiere in die Wagen, sowie deren sichere Befestigung selbst besorgen und die erforderlichen Befestigungsmittel beschaffen. Das Ausladen liegt dem Empfänger ob.

f. Die Eisenbahn hat bekannt zu machen, mit welchen Zügen die Beförderung von Tieren erfolgt. Die Annahme einzelner Stücke zur Beförderung hängt davon ab, ob geeigneter Raum vorhanden ist.

g. Die Eisenbahn kann durch den Tarif festsetzen, dass die Annahme von lebenden Tieren, mit Ausnahme von Hunden, an Sonn- und Festtagen ausgeschlossen oder auf bestimmte Stunden beschränkt wird.

h. Die Tiere müssen rechtzeitig — einzelne Stücke mindestens eine Stunde — vor Abgang des Zuges auf den Bahnhof gebracht werden.

i. Wegen der Auslieferung lebender Tiere siehe § 57 (Int. Uebk. Art. 19), Zus. Best. Ziffer 16.

11. Im übrigen richtet sich das Verfahren bei der Auflieferung und Verladung der Güter nach den für die Versandbahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen.

§ 44.

Inhalt und Form des Frachtbriefes.

(Wie Int. Uebk. Art. 6 und Ausf.-Best. § 2.)

Zusätzliche Bestimmungen:

1. Die Frachtbriefformulare sind auf allen Stationen zu den in den Tarifen festzusetzenden Preisen käuflich zu haben.

2. Die Bezeichnung der Versandstation erfolgt seitens dieser durch Aufdrücken des Tagesstempels der Abfertigungsstelle.

3. Als Bestimmungsstation (Empfangsstation) darf nur jene Station angegeben werden, in welcher der Eisenbahntransport enden soll. Bei Versendung von Gütern nach Orten, welche an einer Eisenbahn nicht gelegen, oder nach Eisenbahnstationen, welche für den Güterverkehr nicht eingerichtet sind, hat der Empfänger den Weitertransport zu besorgen, sofern nicht für diesen von der Eisenbahn Einrichtungen getroffen sind (§ 57 [Int. Uebk. Art. 19], Zus. Best. Ziffer 4).

Digitized by Google

4° En cas d'expéditions pour des localités desservies par plusieurs administrations de chemins de fer ou pour des localités dont le nom est identique ou analogue à d'autres, il faut indiquer le chemin de fer destinataire dans la colonne de la lettre de voiture réservée à cet usage ou à la désignation de la gare destinataire. La désignation du chemin de fer à toute autre place ou une désignation en contradiction avec celle que renferme cette colonne de la lettre de voiture est nulle et non avenue.

5° La spécification, le cas échéant, de l'envoi de la marchandise gare restante, doit être faite de telle sorte, que les mots « gare restante » figurent lisiblement dans l'emplacement de la lettre de voiture réservé à l'adresse.

6° Les objets qui aux termes de l'annexe 1 sont admis seulement sous certaines conditions au transport ne peuvent être expédiés gare restante.

7° La lettre de voiture ne doit mentionner comme expéditeur ou destinataire qu'une seule personne ou maison de commerce.

8° Les lettres de voiture adressées aux bureaux de départ de marchandises (bureaux d'expédition, chefs de gare, etc.) peuvent être refusées, à moins de disposition contraire formellement exprimée au tarif.

Sont interdites les adresses dites à personne non dénommée, telles que « à l'ordre » ou « au porteur du duplicata de la lettre de voiture ».

9° La lettre de voiture doit faire mention du contenu de l'envoi dans les termes suivants :

a) Les objets énumérés à l'annexe 1 doivent figurer sous la même désignation dans la lettre de voiture.

b) Les articles dénommés dans la classification des marchandises et dans les tarifs doivent porter la même désignation.

c) Les articles non compris dans les lettres *a* et *b* doivent autant que possible porter leur dénomination commerciale.

10° Lorsque l'espace réservé dans le formulaire de la lettre de voiture pour la désignation des marchandises est insuffisant, l'expéditeur doit fixer à la lettre de voiture des feuilles spéciales de même format portant la description, et signées de lui. Ces feuilles doivent être formellement mentionnées

4. Bei Sendungen nach Orten mit Bahnhöfen verschiedener Bahnverwaltungen oder nach Orten, deren Namensbezeichnung derjenigen anderer Orte gleich oder ähnlich lautet, ist auch die Bezeichnung der Empfangsbahn in der hierfür oder für die Eintragung der Empfangsstation vorgesehenen Frachtbriefspalte einzutragen. Eine an anderer Stelle vorgenommene oder der Angabe in letzterer Frachtbriefspalte widersprechende Eintragung der Empfangsbahn bleibt unbeachtet.

5. Die etwaige Angabe, dass das Gut bahnlagernd zu stellen ist, hat in der Weise zu erfolgen, dass in dem für die Adresse bestimmten Raum des Frachtbriefes das Wort « bahnlagernd » in auffälliger Schrift gesetzt wird.

6. Bahnlagernd können nicht gestellt werden die laut Anlage 1 nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände.

7. Als Absender oder Empfanger darf im Frachtbriefe nur eine Person oder Firma bezeichnet werden.

8. Frachtbriefe, welche an die Güterabfertigungsstelle (Güterexpedition, Stationsvorstand und dergl.) adressiert sind, können zurückgewiesen werden, sofern nicht im Tarife anderes ausdrücklich bestimmt ist.

Sogenannte offene Adressen, wie z. B. «An Ordre» oder «An den Vorzeiger des Frachtbrief-Duplikates» sind unzulässig.

9. Die Bezeichnung des Inhalts der Sendung im Frachtbriefe hat in nachstehender Weise zu erfolgen :

a. Die in der Anlage 1 aufgeführten Gegenstände sind unter den daselbst gebrauchten Bezeichnungen in den Frachtbrief aufzunehmen.

b. Die in der Güter-Klassifikation und in den Tarifen aufgezählten Artikel sind mit den daselbst gebrauchten Benennungen zu bezeichnen.

c. Die unter *a* und *b* nicht aufgeführten Güter sind thunlichst mit ihren handelsgebräuchlichen Benennungen zu bezeichnen.

10. Sofern der auf dem Frachtbriefformulare für die Beschreibung der Güter vorgesehene Raum sich als unzureichend erweist, sind dem Frachtbriefe besondere, die Beschreibung enthaltende und vom Absender zu unterzeichnende Blätter im Formate des Frachtbriefes fest anzuheften, auf welche in

dans la lettre de voiture. Dans les cas précités, le poids total de l'expédition et la désignation des objets transportés doivent être inscrits dans les colonnes imprimées de la lettre de voiture et dans les termes requis pour l'application des tarifs. Le timbre d'expédition de la gare de départ doit être apposé sur les feuilles annexes.

11° Lorsque le chargement des marchandises incombe à l'expéditeur, celui-ci doit inscrire dans la lettre de voiture, à la place réservée à cet effet, le numéro et les marques du propriétaire du wagon.

12° Lorsque l'inscription d'une déclaration d'intérêt à la livraison, d'une avance de caisse ou d'un remboursement après arrivée, n'a été faite qu'en chiffres ou figure dans la lettre de voiture à une place autre que celle prévue à cet égard, le chemin de fer n'est pas responsable de la non-observation de cette inscription.

13° L'ordre d'expédier la marchandise en grande ou en petite vitesse doit résulter exclusivement de l'emploi du formulaire de lettre de voiture correspondant au mode de transport réclamé, et il n'y a lieu d'insérer aucune remarque spéciale à ce sujet dans la lettre de voiture.

14° Il est interdit de prescrire l'expédition d'une marchandise partie en grande, partie en petite vitesse.

15° La déclaration de port payé doit figurer sous la rubrique de la lettre de voiture portant: «Déclaration de port payé par l'expéditeur» et être libellée dans les termes suivants:

a) Lorsque l'expéditeur veut acquitter les frais de transport, y compris le supplément pour garantir l'intérêt à la livraison, ainsi que tous les frais accessoires qui, aux termes du règlement et des tarifs, figurent au compte de la gare expéditrice, inclus les frais de remboursement s'il y a lieu (taxe-commission de remboursement): «**Franco**».

b) Lorsque l'expéditeur veut solder les frais et dépenses payables à la douane et ceux qui sont dus au chemin de fer pour manutention en douane: «**Franc de douane**».

c) Lorsque l'expéditeur veut payer les frais énumérés aux lettres *a* et *b*: «**Franc de port et de douane**».

diesem besonders hinzuweisen ist. In den erwähnten Fällen ist in den vorgedruckten Spalten des Frachtbriefes das Gesamtgewicht der Sendung unter Angabe der für die Tarifierung massgebenden Bezeichnung der Transportgegenstände anzugeben. Den beigegebenen Blättern ist der Abfertigungsstempel der Versandstation aufzudrücken.

11. Bei Aufgabe von Gütern, welche der Absender zu verladen hat, sind von diesem auch die Nummer und die Eigentumsmerkmale des Wagens an der vorgeschriebenen Stelle des Frachtbriefes einzutragen.

12. Ist die Eintragung einer Deklaration des Interesses an der Lieferung, eines Barvorschusses oder einer Nachnahme nach Eingang nur in Ziffern oder an einer anderen als der hierfür vorgesehenen Stelle des Frachtbriefes erfolgt, so ist die Eisenbahn für die Nichtbeachtung einer solchen Eintragung nicht verantwortlich.

13. Die Angabe, ob das Gut in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht zu befördern sei, hat ausschliesslich durch Verwendung des der beabsichtigten Beförderungsart entsprechenden Frachtbriefformulares zu erfolgen, und ist demnach ein besonderer Vermerk im Frachtbrief nicht anzusetzen.

14. Die Vorschreibung, dass ein Gut teils in Eil-, teils in gewöhnlicher Fracht zu befördern sei, ist unzulässig.

15. Der Frankaturvermerk ist in der mit den Worten «Frankaturvermerk des Absenders» überschriebenen Rubrik des Frachtbriefes anzubringen und hat zu lauten:

a. Im Falle der Absender die Fracht einschliesslich des Zuschlages für die Versicherung des Interesses an der Lieferung, sowie alle Nebenkosten, welche nach Massgabe des Reglements und Tarifs auf der Versandstation zur Berechnung kommen, die etwa zu erhebende Nachnahmegebühr (Nachnahmeprovision) inbegriffen, frankieren will: «**Franko**».

b. Im Falle der Absender die durch die Zollbehörden und die für die Zollbehandlung seitens der Eisenbahnen zur Erhebung kommenden Gebühren und Spesen frankieren will: «**Franko Zoll**».

c. Im Falle der Absender die unter *a* und *b* angeführten Kosten frankieren will: «**Franko einschliesslich Zoll**».

Digitized by Google

16° La désignation de la station où doivent avoir lieu les formalités en douane doit figurer dans la colonne portant « Déclaration pour l'accomplissement des formalités en douane, octroi ou police » et dans les termes suivants: Pour la vérification en douane à .... (nom de la station). La mention du bureau où doivent avoir lieu les formalités de douane, inscrite seulement sur les papiers de douane, ne lie pas le chemin de fer.

17° Les lettres de voiture portant au verso, dans l'espace blanc en bas à gauche une ou plusieurs des remarques suivantes: « envoi de N. N. », « par ordre de N. N. », « à la disposition de N. N. », « à réexpédier à N. N. », « assuré auprès de N. N. », accompagnées des mots: « ne concerne pas le chemin de fer », sont autorisées.

18° Les prescriptions qui pourraient figurer dans les lettres de voiture tendant à l'observation de précautions spéciales pour le chargement ou le transport, par ex. « placer les tonneaux debout » ou « marchandise à garantir du soleil », ainsi que celles portant invitation à décharger la marchandise ou à dételer le wagon dans une station précédant la gare indiquée comme destinataire dans la lettre de voiture, ou à décharger la marchandise avant d'avoir donné avis de son arrivée, ou au contraire à ne pas procéder au déchargement, et toutes les autres déclarations qui ne sont pas formellement autorisées par les règlements et les tarifs n'engagent pas le chemin de fer.

19° La signature peut être remplacée dans la lettre de voiture par le nom imprimé ou timbré de l'expéditeur.

20° Les déclarations et indications que doit fournir l'expéditeur dans la lettre de voiture peuvent être inscrites à l'encre ou imprimées en caractères différents de ceux de la lettre de voiture, mais, même dans ce dernier cas, lorsqu'il est fait usage d'une langue autre que les langues française ou allemande, l'expéditeur doit donner la traduction dans une de ces langues.

On peut exiger l'emploi de caractères latins pour les déclarations et indications partielles de la lettre de voiture.

16. Die Angabe der Station, in welcher die Zollabfertigung stattfinden soll, hat durch Anführung der Worte: «Zur Zollabfertigung in .... (Name der betreffenden Station)» in der mit «Erklärung wegen der etwaigen zoll- und steueramtlichen oder polizeilichen Behandlung» etc. überschriebenen Rubrik zu geschehen. Nur in die Zollpapiere eingetragene Bezeichnungen einer Zollabfertigungsstelle verbinden die Eisenbahn nicht.

17. Frachtbriefe, welche auf der Rückseite, und zwar auf dem unbedruckten Raume unten links, einen oder mehrere der nachstehenden nachrichtlichen Vermerke: «von Sendung des N. N.», «im Auftrage des N. N.», «zur Verfügung des N. N.», «zur Weiterbeförderung an N. N.», «versichert bei N. N.», mit dem ausdrücklichen Zusatz: «ohne Verbindlickeit für die Eisenbahn» tragen, werden zugelassen.

18. In den Frachtbriefen etwa eingetragene Vorschriften zur Beobachtung bestimmter Vorsichten bei der Verladung oder Beförderung, wie z. B. «Tonnen aufrecht stellen» oder «Gut vor Sonne schützen», dann solche Vorschreibungen im Frachtbriefe, welche zum Ausladen des Gutes oder zum Abhängen des Wagens in einer vor der im Frachtbriefe angegebenen Bestimmungsstation gelegenen Station oder zur Ausladung des Gutes vor dessen Avisierung oder aber zur Unterlassung der Ausladung auffordern, sowie alle sonstigen Erklärungen, welche nicht ausdrücklich durch die Reglemente und Tarife zugelassen werden, sind für die Eisenbahn unverbindlich.

19. Die Unterschrift im Frachtbriefe kann durch eine gedruckte oder gestempelte Zeichnung des Absenders ersetzt werden.

20. Die vom Absender in den Frachtbrief einzutragenden Angaben und Erklärungen können handschriftlich mit Tinte oder in von den Typen des Frachtbriefes abweichenden Lettern gedruckt angebracht werden, müssen aber auch in letzterem Falle bei Anwendung einer anderen als der deutschen oder französischen Sprache vom Absender in eine dieser Sprachen übersetzt werden.

Für die parteiseitigen Frachtbriefangaben und Erklärungen kann die Anwendung lateinischer Schriftzeichen verlangt werden.

Digitized by Google

21° Aucune lettre de voiture ne peut comprendre plus que le chargement d'un wagon, à moins qu'il ne s'agisse d'un envoi indivisible, de bois long par ex., dont le transport exige plus d'un wagon, ou qu'il n'existe à cet égard des prescriptions particulières dans les tarifs concernant certains trafics de marchandises.

22° Ne sont pas acceptées les lettres de voiture sur lesquelles sont collées des feuilles de papier ou qui ont été grattées. Toute autre modification dans les déclarations de la lettre de voiture doit être contresignée de l'expéditeur et, s'il s'agit du chiffre des poids et du nombre des colis, les nouvelles indications doivent être portées en toutes lettres.

23° Un timbre de contrôle (Disp. régl. § 2, al. 1er) doit être apposé sur les lettres de voiture qui n'ont pas été imprimées par les soins du chemin de fer. Cette apposition est passible d'une taxe à déterminer dans le tarif et peut être refusée si l'on ne présente pas simultanément au contrôle un minimum de 100 lettres de voiture.

§ 45.

Responsabilité résultant des déclarations insérées dans la lettre de voiture. Droit de contrôle du chemin de fer. Surtaxe.

(Voir C. I. art. 7 et Disp. régl. § 3.)

Dispositions complémentaires:

1° Les chemins de fer ne sont pas responsables des dommages qui résultent d'une adresse inexacte ou incomplète; sont considérées comme telles, par ex., l'indication inexacte de la gare destinataire ou de la gare de livraison, et l'omission du domicile du destinataire.

2° Si, sur la demande de l'expéditeur, les employés du chemin de fer établissent des lettres de voiture ou en font la traduction en langue française ou allemande, lesdits employés sont réputés mandataires de l'expéditeur. Les prescriptions du chemin de fer expéditeur fixent la mesure dans laquelle seront accueillies les demandes de cette nature.

3° Le chemin de fer est en droit de faire constater le résultat de la vérification dont il est parlé dans l'art. 7, 2e alinéa. En cas d'absence de l'ayant droit, deux témoins doivent assister à cette vérification.

21. Kein Frachtbrief darf mehr als die Ladung eines Wagens umfassen, es sei denn, dass sich derselbe auf eine unteilbare Sendung, wie z. B. Langholz, bezieht, deren Transport mehr als einen Wagen erfordert, oder dass diesbezüglich für einzelne Güterverkehre in den betreffenden Tarifen besondere Vorschriften bestehen.

22. Frachtbriefe, die überklebt oder radiert sind, werden nicht angenommen. Sonstige Änderungen in den Angaben des Frachtbriefes sind vom Absender, und zwar, wenn es sich um Gewichtsziffern und Stückzahl handelt, unter buchstäblicher Eintragung der neuen Zahlen, im Frachtbriefe unterschriftlich anzuerkennen.

23. Die Anbringung des Kontrollstempels auf den Frachtbriefen (Ausf.-Best. § 2, Abs. 1) erfolgt bei den nicht für Rechnung der Eisenbahn gedruckten Frachtbriefen gegen eine im Tarife festzusetzende Gebühr und kann verweigert werden, sofern nicht gleichzeitig mindestens 100 Frachtbriefe vorgelegt werden.

§ 45.

Haftung für die Angaben im Frachtbriefe. Bahnseitige Ermittelungen. Frachtzuschläge.

(Wie Int. Uebk. Art. 7 und Ausf.-Best. § 3.)

Zusätzliche Bestimmungen:

1. Für Nachteile, die aus undeutlichen oder mangelhaften Adressen entstehen, wohin beispielsweise die ungenaue Bezeichnung der Bestimmungsstation oder des Abgabebahnhofes und der Mangel der Wohnungsangabe zu rechnen ist, kommen die Eisenbahnen nicht auf.

2. Werden auf Antrag des Absenders Frachtbriefe von Eisenbahnbediensteten ausgefertigt oder Übersetzungen in die deutsche oder französische Sprache bewirkt, so gelten die Eisenbahnbediensteten als Beauftragte des Absenders. Inwieweit derartigen Anträgen entsprochen wird, richtet sich nach den Vorschriften der Versandbahn.

3. Die Eisenbahn ist berechtigt, das Ergebnis der im Art. 7, Absatz 2, bezeichneten Prüfung festzustellen. Erscheint zu der Prüfung der Berechtigte nicht, so sind zwei Zeugen beizuziehen.

Digitized by Google

4° Le chemin de fer peut, à tout moment, s'assurer du poids et du nombre de colis de l'envoi. Il doit, lors de la remise au transport, constater le poids des colis isolés. Le chemin de fer est également tenu, contre perception d'une taxe à déterminer au tarif, d'établir, à la demande expresse de l'expéditeur, le nombre ou le poids des envois remis par wagons complets, pourvu toutefois que la nature des marchandises permette l'exécution de cette formalité sans retard considérable et que les appareils de pesage existants soient suffisants. Le défaut d'indication de poids par l'expéditeur dans la lettre de voiture doit être considéré comme équivalant à une demande de pesage par le chemin de fer.

5° L'expéditeur peut, à son gré, assister ou non au pesage et à la détermination du nombre des colis. Si après l'exécution de ces formalités par le chemin de fer, l'expéditeur demande que les colis soient de nouveau comptés et pesés en sa présence, le chemin de fer est en droit de lui réclamer pour cette nouvelle opération un droit déterminé au tarif.

6° La constatation du poids par le chemin de fer sera certifiée par l'apposition sur la lettre de voiture du timbre de pesage.

7° En cas de pesage de marchandises par wagons complets sur un pont à bascule, on prend pour la détermination du poids du wagon le poids qui y est inscrit, à moins que le pesage spécial du wagon n'ait fait constater un poids différent.

8° Les stipulations du § 3, al. 1er, des Dispositions réglementaires sont également applicables aux objets énumérés dans l'annexe 1 aux n°s XXXVI à LIII.

9° Lorsque des objets exclus du transport ou admis sous certaines conditions sont réunis, dans un même emballage, à d'autres objets non soumis aux restrictions du § 41 (C. I. art. 3), on prend pour déterminer le supplément de taxe le poids total du colis, en y comprenant le poids des colis contenus dans l'emballage et non soumis à la restriction.

4. Zur Ermittelung des Gewichtes und der Stückzahl einer Sendung ist die Eisenbahn jederzeit berechtigt. Die Eisenbahn ist verpflichtet, das Gewicht der Stückgüter bei der Aufgabe festzustellen. Ausdrücklichen Anträgen des Absenders auf Feststellung der Stückzahl oder des Gewichtes der Wagenladungsgüter ist die Eisenbahn gegen eine im Tarife festzusetzende Gebühr stattzugeben verpflichtet, sofern die Güter vermöge ihrer Beschaffenheit eine derartige Feststellung ohne erheblichen Aufenthalt gestatten und die vorhandenen Wiegevorrichtungen ausreichen. Einem Antrage auf bahnseitige Gewichtsfeststellung ist es gleichzuachten, wenn der Absender im Frachtbriefe kein Gewicht angegeben hat.

5. Dem Absender steht frei, bei der Ermittelung des Gewichtes und der Stückzahl zugegen zu sein. Verlangt der Absender, nachdem die Feststellung seitens der Eisenbahn bereits erfolgt ist, vor der Verladung der Güter eine nochmalige Ermittelung der Stückzahl oder des Gewichtes in seiner Gegenwart, so ist die Eisenbahn berechtigt, auch dafür die tarifmässige Gebühr zu erheben.

6. Die bahnseitige Feststellung des Gewichts wird durch den Aufdruck des Wiegestempels auf dem Frachtbriefe bescheinigt.

7. Bei Verwiegung von Wagenladungsgütern auf einer Gleiswage wird das am Eisenbahnwagen angeschriebene Eigengewicht der Gewichtsermittelung zu Grunde gelegt, sofern nicht durch besondere Abwiegung des Wagens ein anderes Gewicht festgestellt ist.

8. Die Bestimmungen des § 3, Abs. 1, der Ausführungs-Bestimmungen finden auch Anwendung auf die in der Anlage 1 unter Ziffer XXXVI—LIII angeführten Gegenstände.

9. Im Fall der Zusammenpackung von Gegenständen, welche von der Beförderung ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zugelassen sind, mit anderen, der Beschränkung des § 41 (Int. Uebk. Art. 3) nicht unterliegenden Gegenständen wird der Berechnung des Frachtzuschlages das Gesamtgewicht des betreffenden Frachtstückes, einschliesslich somit des Gewichts der mitverpackten, der Beschränkung nicht unterliegenden Gegenstände zu Grunde gelegt.

Digitized by Google

10° La surtaxe totale à payer pour la surcharge d'un wagon est perçue dès l'acceptation au transport de l'expédition par le chemin de fer, pour la totalité du poids excédant la limite de chargement [1]) et pour toute la longueur du trajet entre la gare expéditrice et la gare destinataire, sans distinguer si la surcharge a été constatée à la gare expéditrice, en cours de route ou à la gare destinataire. La perception se fait sur la base du tarif applicable au chargement par wagon complet en question.

11° En cas de surcharge d'un wagon au delà de la limité de chargement, [1]) on procède de la manière suivante, lorsque la constatation est faite par la gare expéditrice ou une gare intermédiaire:

a) Si la surcharge dépasse 5 % de la limite de chargement [1]) du wagon, alors même qu'une augmentation de poids serait due à des influences atmosphériques, l'excédent est déchargé. Le compte des frais de transport s'applique au poids de la marchandise restant dans le wagon. Pour la partie déchargée, on procède conformément au § 62. Les frais de transport pour l'excédent déchargé sont calculés d'après l'article du tarif applicable au chargement principal jusqu'à la station intermédiaire.

b) Si la surcharge ne dépasse pas 5 % de la limite de chargement [1]), l'expédition continue sa route dans le même wagon, à charge de payer les frais de transport sur la base du tarif applicable à la partie principale du chargement.

c) Sont applicables au déchargement d'une surcharge les droits indiqués dans le tarif des frais accessoires du chemin de fer qui opère le déchargement.

d) Tout excédent déposé dans une station intermédiaire et qui, sur l'ordre de l'expéditeur, continue sa route ou est retourné, est traité comme expédition spéciale.

13° Les surtaxes sont à la charge de l'expédition.

[1]) Doit être admis comme limite de chargement au sens des dispositions précitées le poids de charge indiqué sur les wagons portant la mention: «Poids de charge». Si le wagon porte, outre la mention du poids de charge, celle de la limite de chargement, la surcharge ne doit pas dépasser cette dernière.

10. Die Gesamtgeldbusse anlässlich der Überlastung eines Wagens wird, sobald die Sendung durch die Eisenbahn zur Beförderung übernommen ist, für das ganze die Tragfähigkeit [1]) übersteigende Übergewicht und rücksichtlich der ganzen Beförderungsstrecke von der Versand- bis zur Bestimmungsstation, gleichviel, ob die Überlastung auf der Versandstation, auf einer Unterwegsstation oder auf der Bestimmungsstation festgestellt worden ist, und zwar nach dem für die betreffende Wagenladung anzuwendenden Tarife erhoben.

11. Bei Überlastung eines Wagens über dessen Tragfähigkeit [1]) wird, falls die Versand- oder eine Unterwegsstation die Überlastung feststellt, in folgender Weise vorgegangen:

a) Übersteigt das Mehrgewicht 5 Prozent der Tragfähigkeit [1]) des Wagens, so wird, auch wenn eine Gewichtszunahme infolge von Witterungseinflüssen eingetreten ist, die überschiessende Menge abgeladen. Der Frachtberechnung wird das Gewicht der auf dem Wagen verbleibenden Menge zu Grunde gelegt. Mit dem abgeladenen Gute wird nach § 62 verfahren. Für die abgeladene Überlast wird die Fracht nach dem für die Hauptladung bis zur Unterwegsstation sich ergebenden Tarifsatze berechnet.

b) Beträgt das Mehrgewicht nicht mehr als 5 Prozent der Tragfähigkeit [1]), so wird dasselbe gegen Frachtzahlung nach dem für den anderen Teil der Ladung angewendeten Tarif auf demselben Wagen weiterbefördert.

c) Für das Abladen einer Überlast gelangen die im Nebengebühren-Tarif der abladenden Bahn festgesetzten Abladegebühren zur Anrechnung.

d) Falls die auf einer Unterwegsstation lagernde Überlast nach Bestimmung des Absenders weiter- oder zurückgesandt werden soll, so ist dieselbe als besondere Sendung zu behandeln.

12. Die Taxzuschläge haften auf der Sendung.

[1]) Bei Wagen, welche mit der Aufschrift «Ladegewicht» versehen sind, ist unter Tragfähigkeit im Sinne obiger Bestimmungen das angeschriebene Ladegewicht zu verstehen. Ist an den Wagen ein Ladegewicht und ausserdem eine Tragfähigkeit angeschrieben, so darf die Belastung die angeschriebene Tragfähigkeit nicht übersteigen.

Digitized by Google

§ 46.

Conclusion du contrat de transport. Duplicata de la lettre de voiture.

(Voir C. I. art. 8.)

Pas de disposition complémentaire.

§ 47.

Emballage et marques à apposer sur les colis. Expédition en wagons couverts ou découverts.

(Voir C. I. art. 9 et Disp. régl. § 4.)

Dispositions complémentaires:

1 Les colis doivent être marqués extérieurement par l'expéditeur d'une façon durable, claire, excluant toute méprise et répondant exactement aux indications portées dans la lettre de voiture, sauf exceptions admises dans les tarifs.

2° Le chemin de fer est en droit d'exiger que les expéditions partielles portent l'indication, apposée d'une façon durable par l'expéditeur, de la gare destinataire, à moins que cette formalité ne présente des difficultés particulières en raison de la nature des marchandises. Les colis non marqués ou portant une marque insuffisante peuvent être refusés.

3° Tous les objets fragiles tels que verre, porcelaine, poterie, tous les objets exposés à s'éparpiller, tels que fruits, fourrage, pierres, et toutes les marchandises qui peuvent en salir ou en mouiller d'autres, tels que charbon, chaux, cendre, terre, couleurs minérales, peuvent être exclus du transport comme colis isolés, lorsque leur emballage ou leur ligature ne les garantissent pas de la casse, de l'éparpillement ou de la possibilité de salir d'autres objets.

4° La déclaration spéciale dont il est question à l'art. 9, 2me alinéa, relative au défaut ou l'insuffisance d'emballage peut être donnée une fois pour toutes par les expéditeurs qui régulièrement remettent au transport des marchandises non ou insuffisamment emballées, lorsque le chemin de fer expéditeur estime que rien ne s'y oppose. En pareils cas, l'expéditeur doit joindre à sa reconnaissance dans la lettre de voiture une référence à sa déclaration générale.

§ 46.

Abschluss des Frachtvertrages. Frachtbriefduplikate.

(Wie Int. Uebk. Art. 8.)

Ohne zusätzliche Bestimmungen.

§ 47.

Verpackung und Bezeichnung des Gutes. Beförderung in gedeckten oder in offenen Wagen.

(Wie Int. Uebk. Art. 9 und Ausf.-Best. § 4.)

Zusätzliche Bestimmungen:

1. Die Stückgüter sind vom Absender in haltbarer, deutlicher und Verwechslung ausschliessender Weise genau übereinstimmend mit den Angaben im Frachtbriefe äusserlich zu bezeichnen (signieren), soweit nicht Ausnahmen in den Tarifen zugelassen sind.

2. Die Eisenbahn ist berechtigt, zu verlangen, dass Stückgüter vom Absender mit der Bezeichnung der Bestimmungsstation in dauerhafter Weise versehen werden, sofern deren Beschaffenheit dies ohne besondere Schwierigkeit gestattet. Nicht oder unvollständig bezeichnete Güter können zurückgewiesen werden.

3. Alle leicht zerbrechlichen Gegenstände wie Glas, Porzellan, Töpferware, dann alle Gegenstände, welche zerstreubar sind, wie Früchte, Grünzeug, Steine, ferner Güter, welche andere Gegenstände beschmutzen oder benässen könnten, wie Kohle, Kalk, Asche, Erde, Erdfarben, sind, wenn sie gegen Zerbrechen, Verstreuung oder gegen die Möglichkeit des Beschmutzens anderer Gegenstände nicht durch Verpackung bezw. Verschnürung geschützt sind, von der Beförderung als Stückgut ausgeschlossen.

4. Die in Art. 9, Abs. 2, gedachte besondere Erklärung wegen mangelnder oder mangelhafter Verpackung kann seitens solcher Absender, welche regelmässig Güter, die nicht verpackt oder mangelhaft verpackt sind, zur Beförderung bringen, auch ein für allemal abgegeben werden, wenn dagegen nach dem Ermessen der Versandbahn ein Bedenken nicht obwaltet. In solchen Fällen hat der Absender dem Anerkenntnis auf dem Frachtbriefe einen Hinweis auf die allgemeine Erklärung beizufügen.

Digitized by Google

5° Le tarif indique si et à quelles conditions il peut être donné suite à la demande de location de bâches pour wagons découverts formulée par l'expéditeur dans la lettre de voiture.

6° Les bureaux d'expédition tiendront à la disposition du public des formulaires du type indiqué dans le § 4 des Dispositions réglementaires.

§ 48.

Formalités de douane, d'octroi et de police.

(Voir C. I. art. 10.)

Dispositions complémentaires:

1° Les documents de douane, d'octroi et de police *à joindre par l'expéditeur* ne doivent concerner que les expéditions figurant sur la même lettre de voiture, sauf les exceptions qui pourraient être établies par ordonnance des autorités ou par les tarifs.

2° Les marchandises dont la fermeture opérée par les soins de la douane serait endommagée ou insuffisante ne sont pas acceptées au transport.

3° Si les marchandises en wagons découverts doivent être transportées dans un espace clos par la douane, l'expéditeur doit veiller à ce que les wagons soient couverts d'une manière qui réponde aux prescriptions douanières.

4° Les formalités en douane, d'octroi et de police sont remplies par le chemin de fer moyennant une taxe à déterminer au tarif.

5° Si l'expéditeur a prescrit un mode d'accomplissement des formalités en douane ou d'octroi inapplicable dans le cas présent, le chemin de fer doit en informer l'expéditeur et choisir le procédé qui lui parait le plus favorable aux intérêts dudit expéditeur.

6° Si l'expéditeur désigne, pour l'accomplissement des formalités en douane, une gare intermédiaire dans laquelle le bureau de douane ne se trouve pas à la gare, mais à une certaine distance, le chemin de fer est en droit de décider si la marchandise sera portée au bureau de douane, ou si la visite douanière se fera à la gare. Les frais sont mis en recouvrement sur la marchandise.

7° Si celui qui a le droit de disposer de la marchandise veut assister en personne ou par man-

5. Der Tarif bestimmt, ob und unter welchen Bedingungen auf den im Frachtbriefe zu stellenden Antrag des Absenders Decken für offen gebaute Wagen mietweise überlassen werden.

6. Die in den Ausf.-Best. § 4 bezeichneten Formulare sind von der Abfertigungsstelle bereit zu halten.

§ 48.

Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften.

(Wie Int. Uebk. Art. 10.)

Zusätzliche Bestimmungen:

1. *Die vom Absender beizubringenden* Zoll-, Steuer- und Polizeidokumente dürfen nur je eine Frachtbriefsendung umfassen, sofern nicht durch behördliche Anordnungen oder durch die Tarife Ausnahmen zugelassen sind.

2. Güter, deren zollamtlicher Verschluss verletzt oder mangelhaft ist, werden zur Beförderung nicht angenommen.

3. Sind auf offenen Wagen verladene Güter unter zollamtlichem Raumverschluss zu befördern, so hat der Absender für die Bedeckung der Wagen in einer den Zollvorschriften genügenden Weise Sorge zu tragen.

4. Die Erfüllung der Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften durch die Eisenbahn erfolgt gegen eine im Tarif festzusetzende Gebühr.

5. Falls der Absender eine Art der zoll- oder steueramtlichen Abfertigung beantragt hat, welche im gegebenen Falle nicht zulässig ist, so kann die Eisenbahn unter entsprechender Verständigung des Absenders diejenige Abfertigung veranlassen, welche sie für das Interesse des Absenders am vorteilhaftesten erachtet.

6. Wird als Station, in welcher die Zollbehandlung stattfinden soll, vom Absender eine Unterwegsstation bezeichnet, in welcher sich das Zollamt nicht am Bahnhofe, sondern entfernt von demselben befindet, so ist die Eisenbahn berechtigt, darüber zu entscheiden, ob das Gut in das Zollamt zu überführen, oder ob die Zollabfertigung am Bahnhofe zu veranlassen ist. Die Kosten werden auf das Gut nachgenommen.

7. Will der Verfügungsberechtigte der unterwegs vorzunehmenden Zollabfertigung selbst oder durch

Digitized by Google

dataire à la visite douanière à opérer en cours de route, il doit en faire la mention dans la colonne portant comme en tête : « Déclaration pour l'accomplissement des formalités en douane, d'octroi ou de police etc. » et indiquer en même temps la station où ces formalités doivent avoir lieu. Il peut également, dans ce cas, acquitter en personne ou par son mandataire les frais de douane.

8° La demande de dédouanement de la marchandise à la gare destinataire par le chemin de fer ou par un tiers ne lie le chemin de fer que si les dispositions légales ou réglementaires en vigueur sur le chemin de fer de destination le permettent.

einen Bevollmächtigten beiwohnen, so hat er dies im Frachtbriefe in der mit « Erklärung wegen der etwaigen zoll- und steueramtlichen oder polizeilichen Behandlung u. s. w. » überschriebenen Rubrik unter Angabe der Station, wo die Verzollung stattfinden soll, zu vermerken. Derselbe ist in diesem Falle berechtigt, die Zollzahlung selbst oder durch seinen Bevollmächtigten zu bewirken.

8. Der Antrag auf Zollabfertigung des Gutes in der Bestimmungsstation durch die Eisenbahn oder eine Mittelsperson ist für die Eisenbahn nur dann verbindlich, wenn die für die Empfangsbahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen eine solche Vorschreibung gestatten.

§ 49.

Calcul des taxes.

(Voir C. I. art. 11.)

Dispositions complémentaires :

1° En cas de réinscription, il y a lieu d'appliquer les tarifs en vigueur au jour de la nouvelle inscription.

2° Lorsque le chemin de fer se charge de prendre les marchandises au domicile de l'expéditeur, de les débarquer, d'en effectuer la remise au domicile du destinataire ou à un autre endroit, par exemple dans des magasins, des entrepôts, des salles de visiste, à bord de navires, etc., il perçoit de ce chef les frais prévus au tarif ou indiqués au public par voie d'affichage dans les gares. Le camionneur doit toujours être porteur de son tarif et le produire à toute réquisition.

§ 49.

Berechnung der Fracht.

(Wie Int. Uebk. Art. 11.)

Zusätzliche Bestimmungen :

1. Bei Umkartierungen sind die am Tage der neuen Kartierung gültigen Tarife massgebend.

2. Wenn die Eisenbahn die Güter von der Behausung des Absenders abholen oder aus Schiffen löschen lässt, oder an die Behausung des Empfängers oder an einen anderen Ort, z. B. nach Packhöfen, Lagerhäusern, Revisionsschuppen, in Schiffe u. s. w. bringen lässt, so sind die durch die Tarife oder durch Aushang an den Abfertigungsstellen bekannt zu machenden Gebühren hierfür zu entrichten. Der Rollfuhrmann hat seinen Gebührentarif bei sich zu tragen und auf Verlangen vorzuzeigen.

§ 50.

Paiement des frais de transport.

(Voir C. I. art. 12.)

Dispositions complémentaires :

1° Il est permis de payer en acompte sur les frais de transport telle somme que l'on veut, comme affranchissement.

2° En cas d'expéditions franco à destination de gares qui ne sont pas reliées à la station expéditrice par un tarif direct ou entre lesquelles le transport direct ne peut avoir lieu pour tout autre motif, et en cas de taxes douanières à payer, l'expéditeur, s'il en est requis, doit déposer le

§ 50.

Zahlung der Fracht.

(Wie Int. Uebk. Art. 12.)

Zusätzliche Bestimmungen :

1. Es ist gestattet, auf die Fracht einen beliebigen Teil als Frankatur anzuzahlen.

2. Bei Frankosendungen nach Stationen, nach welchen von der Versandstation ein direkter Tarif nicht besteht oder direkte Abfertigung aus anderen Gründen nicht stattfinden kann, und bei Zollfrankaturen hat der Absender auf Verlangen den ungefähr zu ermittelnden Frankaturbetrag bar zu

Digitized by Google

montant net approximatif de l'affranchissement; il lui en est donné reçu.

Le compte n'est réglé avec l'expéditeur que quand le montant de l'affranchissement est connu. L'expéditeur reçoit alors, contre remise du reçu précité, un compte d'affranchissement.

3° Les demandes en remboursement des frais de transport doivent être faites par écrit.

L'expéditeur et le destinataire ont respectivement qualité pour introduire une demande en remboursement des frais de transport, suivant que l'un ou l'autre a versé au chemin de fer le trop perçu. Les demandes en remboursement doivent être adressées au chemin de fer auquel a été fait le paiement. Les demandes en remboursement émanant d'autres personnes doivent être accompagnées d'une déclaration portant que l'ayant droit accepte le paiement de l'indemnité à celui qui introduit la réclamation. Cette déclaration, dont la signature doit, si le chemin de fer en exprime le désir, être légalisée, est conservée par le chemin de fer.

Les demandes en remboursement doivent être justifiées; le réclamant doit indiquer notamment les dispositions et tarifs sur lesquels il fonde sa requête, quelles sont les taxes qui ont été inexactement appliquées et quel est pour chaque lettre de voiture le montant de la différence.

Les lettres de voiture et autres pièces de conviction requises doivent être jointes aux demandes en remboursement. Toutefois, s'il est question du remboursement d'une somme désignée dans un compte d'affranchissement, il y a lieu également de produire ce dernier, et en pareil cas le duplicata peut être substitué à la lettre de voiture elle-même si le chemin de fer ne réclame pas expressément la production de l'original de la lettre de voiture.

4° En cas d'erreurs dans l'application des tarifs ou dans le calcul des taxes ou des frais accessoires, l'intéressé devra être avisé et remboursé dans le plus bref délai possible.

erlegen, worüber ihm eine Bescheinigung ausgefolgt wird.

Erst nach Feststellung des Frankaturbetrages findet die Abrechnung mit dem Absender statt, welchem sodann gegen Rückgabe der vorerwähnten Bescheinigung eine Frankaturrechnung eingehändigt wird.

3. Frachterstattungsansprüche sind stets schriftlich einzubringen.

Zur Einbringung von Frachterstattungsansprüchen ist der Absender bezw. Empfänger berechtigt, je nachdem der eine oder der andere die Mehrzahlung an die Eisenbahn geleistet hat. Frachterstattungsansprüche sind stets bei derjenigen Eisenbahn einzubringen, an welche die Zahlung geleistet wurde. Frachterstattungsansprüche, welche von anderen Personen eingebracht werden, sind mit einer Bescheinigung zu belegen, dass der Berechtigte mit der Auszahlung des Mehrbetrages an den Einreicher der Reklamation einverstanden ist. Diese Bescheinigung, deren Unterschrift auf Verlangen der Eisenbahn beglaubigt werden muss, wird von der Eisenbahn zurückbehalten.

Frachterstattungsansprüche sind zu begründen, insbesondere ist anzugeben, auf welche Bestimmungen und Tarife der Reklamant seinen Anspruch stützt, welche Gebühren unrichtig berechnet wurden, und wie hoch sich für jeden Frachtbrief die zu vergütende Differenz stellt.

Frachterstattungsansprüche sind mit den Frachtbriefen und mit den sonstigen erforderlichen Beweisstücken zu belegen. Wird jedoch die Rückerstattung einer Gebühr, welche in einer Frankaturrechnung verzeichnet ist, beansprucht, so ist auch diese vorzulegen und kann in einem solchen Falle statt des Frachtbriefes das Frachtbriefduplikat beigebracht werden, sofern die Eisenbahn die Beibringung des Original-Frachtbriefes nicht ausdrücklich verlangt.

4. Ist im Falle der unrichtigen Anwendung des Tarifes oder des Unterlaufens von Rechnungsfehlern bei der Festsetzung der Frachtgelder oder Gebühren die Erstattung des zuviel Erhobenen zu veranlassen, so ist zu diesem Zwecke dem Berechtigten thunlichst bald Nachricht zu geben.

Digitized by Google

§ 51.

Remboursements.

(Voir C. I. art. 13 et Disp. régl. § 5.)

Dispositions complémentaires:

1° La lettre de voiture dûment timbrée ou à son défaut le duplicata de ladite lettre sert de preuves que la marchandise était grevée d'un remboursement. A la demande de l'expéditeur, il lui est en outre délivré sans frais un bulletin constatant que son envoi est grevé d'un remboursement.

2° Dès que le remboursement a été effectué par le destinataire, le chemin de fer est tenu d'en aviser l'expéditeur. Si le tarif stipule un délai déterminé pour le paiement du remboursement, un avis spécial n'est pas nécessaire.

3° La taxe-commission prévue aux tarifs pour les débours du chemin de fer est mise en compte même quand la marchandise, par suite d'un ordre ultérieur de l'expéditeur, est en tout ou en partie dégrevée d'un remboursement. Cette taxe ne doit pas être comptée pour le port antérieur des marchandises, ni pour les frais accessoires prévus aux tarifs, notamment: les frais de lettre de voiture, de pesage, d'apposition de marques sur les colis, de chargement, d'emploi de grue, d'accomplissement des formalités en douane, etc., droits de statistique, ports de lettres et frais de camionnage effectué par les soins du chemin de fer. Sont également exempts de cette taxe les frais de transport applicables à des envois qui sont réinscrits en cours de route ou qui, par suite d'ordres ultérieurs de l'expéditeur, sont dirigés vers une gare de destination autre que celle primitivement indiquée.

4° Les chemins de fer ont décidé, d'un commun accord, que le maximum du remboursement ne serait pas limité.

5° Les remboursements après arrivée peuvent grever même les marchandises pour lesquelles le paiement anticipé des frais de transport peut être exigé.

6° Les tarifs déterminent les monnaies dans lesquelles doivent se faire les remboursements.

7° En ce qui concerne la possibilité d'admettre les avances et leur montant ainsi que la remise de

§ 51.

Nachnahmen.

(Wie Int. Uebk. Art. 13 und Ausf.-Best. § 5.)

Zusätzliche Bestimmungen:

1. Als Bescheinigung über die Auflegung von Nachnahmen dient der abgestempelte Frachtbrief oder das Frachtbriefduplikat. Auf Verlangen werden ausserdem besondere Nachnahmescheine, und zwar gebührenfrei, erteilt.

2. Die Eisenbahn ist verpflichtet, sobald der Betrag der Nachnahme von dem Empfänger bezahlt ist, den Absender hiervon zu benachrichtigen. Ist im Tarif die Auszahlung der Nachnahme vom Ablauf einer bestimmten Frist abhängig gemacht, so entfällt die Notwendigkeit einer besonderen Benachrichtigung.

3. Die tarifmässige Provision wird auch für bare Auslagen der Eisenbahn und auch dann berechnet, wenn die Nachnahme infolge nachträglicher Verfügung ganz oder teilweise zurückgezogen worden ist. Provisionsfrei sind die von den Eisenbahnen nachgenommenen Frachtgelder, die tarifmässigen Nebengebühren, als: Frachtbrief-, Wiege-, Signier-, Lade-, Krahngelder, Zollabfertigungsgebühren u. s. w., ferner die statistische Gebühr des Warenverkehres, sowie Portoauslagen und die Rollgelder der von der Bahnverwaltung bestellten Fuhrunternehmer. In Fällen der Umkartierung oder bei Änderung der Bestimmungsstation auf nachträgliche Anweisung des Absenders bleiben auch die auf den Sendungen bereits haftenden Nachnahmen provisionsfrei.

4. Die Eisenbahnen sind dahin einverstanden, dass der Höchstbetrag der Nachnahme keiner Beschränkung unterliegt.

5. Nachnahmen nach Eingang können auch auf jene Güter zugelassen werden, für welche Vorausbezahlung der Fracht verlangt werden kann.

6. In welcher Währung Nachnahmen zugelassen werden, bestimmen die Tarife.

7. In betreff der Zulässigkeit und Höhe der Barvorschüsse, dann der Erteilung von Bescheinigungen

Digitized by Google

certificats constatant que la marchandise est grevée d'un remboursement (bulletin de remboursement) sont applicables, sauf les conditions particulières qui pourraient se trouver dans les tarifs à considérer, les dispositions légales et réglementaires en vigueur sur le chemin de fer expéditeur.

§ 52.

Délais de livraison.

(Voir C. I. art. 14 et Disp. régl. § 6.)

Dispositions complémentaires:

1° Sont réputés délais de livraison, sauf les délais raccourcis qui auraient pu être publiés dans les tarifs, les délais de livraison maxima prévus par les règlements, augmentés des délais supplémentaires portés à la connaissance du public.

2° Le tarif kilométrique sert de base pour le calcul des délais de livraison, à moins de disposition contraire dans les tarifs.

3° La marchandise doit être considérée comme remise ou son arrivée comme notifiée, lorsqu'elle a été livrée, soit au domicile, soit au magasin du destinataire ou de la personne entre les mains de laquelle la livraison peut avoir lieu valablement, ou lorsque, la livraison n'ayant pas été stipulée ou étant expressément exclue (§ 57, disp. compl. 5° [C. I. art. 19]), un avis écrit d'arrivée de la marchandise en gare a été mis à la poste à l'adresse du destinataire, avant l'expiration du délai prescrit, ou lui est parvenu effectivement de toute autre manière dans ce même délai.

4° Le délai de livraison pour les marchandises qui ne sont pas l'objet d'un avis d'arrivée ni livrables par le chemin de fer, est considéré comme observé si, avant son expiration, la marchandise a été tenue à la disposition du destinataire à la station d'arrivée.

5° Le délai de livraison pour les expéditions d'animaux ne comprend pas les temps d'arrêt nécessités par l'exécution des prescriptions de police relative à l'abreuvement des animaux à certaines stations et par la visite vétérinaire.

§ 53.

Droit de l'expéditeur de disposer de la marchandise.

(Voir C. I. art. 15 et Disp. régl. § 7.)

Dispositions complémentaires:

1° Les instructions ultérieures de l'expéditeur relativement à l'inscription, à l'augmentation, à la

über die Auflage von Nachnahmen (Nachnahmescheine), finden, insofern in den einzelnen in Betracht kommenden Tarifen nicht besondere diesbezügliche Bestimmungen enthalten sind, die für die Versandbahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen Anwendung.

§ 52.

Lieferfrist.

(Wie Int. Uebk. Art. 14 und Ausf.-Best. § 6.)

Zusätzliche Bestimmungen:

1. Als Lieferfristen gelten, sofern nicht durch die Tarife kürzere Fristen publiziert sind, die reglementmässigen Maximal-Lieferfristen unter Zurechnung der veröffentlichten Zuschlagsfristen.

2. Der Berechnung der Lieferfristen werden, soweit die Tarife nichts anderes bestimmen, die Tarifkilometer zu Grunde gelegt.

3. Das Gut ist als zugestellt oder avisiert anzusehen, wenn es dem Empfänger oder derjenigen Person, an welche die Ablieferung gültig geschehen kann, an die Behausung oder an das Geschäftslokal zugeführt ist, oder, falls eine solche Zuführung nicht zugesagt oder ausdrücklich verbeten ist (§ 57 [Int. Uebk. Art. 19], Zus. Best. Ziffer 5), wenn innerhalb der gedachten Frist schriftliche Nachricht von der erfolgten Ankunft für den Empfänger zur Post gegeben oder solche ihm auf andere Weise wirklich zugestellt ist.

4. Für Güter, welche nicht avisiert und bahnseits nicht zugestellt werden, ist die Lieferzeit gewahrt, wenn das Gut innerhalb derselben auf der Bestimmungsstation zur Abnahme bereit gestellt ist.

5. Der Lauf der Lieferfristen ruht bei der Beförderung von Tieren auch für die Dauer des durch polizeiliche Bestimmungen veranlassten Aufenthaltes des Viehes auf den Tränkestationen, sowie für die Dauer der ärztlichen Viehbeschauung.

§ 53.

Verfügungsrecht des Absenders.

(Wie Int. Uebk. Art. 15 und Ausf.-Best. § 7.)

Zusätzliche Bestimmungen:

1. Anweisungen des Absenders wegen nachträglicher Auflage, Erhöhung, Minderung oder Zu-

Digitized by Google

diminution ou au retrait du remboursement, ainsi qu'à l'affranchissement, peuvent être admises, au gré du chemin de fer, à la condition d'être données par écrit et accompagnées du duplicata de la lettre de voiture, sur lequel l'ordre en question est clairement mentionné.

2° Lorsqu'un envoi est ultérieurement grevé d'un remboursement ou que le montant de celui-ci est élevé, le bulletin de remboursement n'est délivré à l'expéditeur qu'après que le chemin de fer s'est assuré que l'ordre était encore exécutable.

3° Lorsqu'un remboursement est réduit ou complètement annulé après remise de la marchandise, l'expéditeur doit présenter le bulletin de remboursement qui lui a été délivré, pour que la gare expéditrice puisse, en cas de réduction du remboursement, faire la rectification et le restituer ensuite à l'expéditeur, ou au contraire le conserver lorsque le remboursement est complètement annulé.

4° L'envoi en retour d'une marchandise à la gare de départ originaire ou à une gare intermédiaire, et la réexpédition au delà de la gare de destination originaire, ou à une station située en dehors de l'itinéraire primitif est effectué, de manière que cette marchandise soit, en vertu des instructions données par l'expéditeur sur un formulaire (annexe 4) et par l'entremise de la gare de départ, immédiatement acceptée par la gare destinataire ou intermédiaire agissant au nom du destinataire, et réexpédiée ou renvoyée ensuite à la nouvelle gare de destination, en vertu d'une demande écrite spéciale déposée en même temps que l'ordre primitif, avec une lettre de voiture apportée par l'expéditeur ou établie en son nom soit par la gare où la marchandise a été arrêtée, soit par la gare destinataire, pourvu que la valeur de la marchandise présente une garantie suffisante. L'expéditeur doit acquitter les frais portés au tarif pour l'intervention des chemins de fer dont il est ici question.

5° Tout ordre de l'expéditeur doit concerner l'expédition entière.

6° Les ordres donnés sans production du duplicata de la lettre de voiture et ceux qui n'ont pas été reçus par l'entremise de la gare expéditrice sont non avenus.

rückziehung der Nachnahme, sowie wegen nachträglicher Frankierung können nach dem Ermessen der Eisenbahn unter der Bedingung zugelassen werden, dass die Verfügung schriftlich erfolgt und hierbei das Frachtbrief-Duplikat, auf welchem die getroffene Verfügung deutlich zu vermerken ist, vorgewiesen wird.

2. Bei nachträglicher Auflage oder Erhöhung einer Nachnahme wird dem Absender der Nachnahmeschein erst dann ausgefolgt, wenn bahnseitig festgestellt wurde, dass die Verfügung noch durchführbar ist.

3. Bei Minderung oder gänzlicher Zurückziehung einer Nachnahme nach Eingang ist seitens des Absenders auch der ausgefertigte Nachnahmeschein beizubringen, welcher von der Versandstation bei Minderung der Nachnahme entsprechend richtigzustellen und sodann dem Absender wieder auszuhändigen, bei gänzlicher Auflassung der Nachnahme aber einzuziehen ist.

4. Die Rücksendung eines Gutes in die ursprüngliche Versandstation oder in eine Unterwegsstation, sowie die Weitersendung desselben über die ursprüngliche Bestimmungsstation hinaus oder nach einer seitwärts gelegenen Station, wird in der Weise durchgeführt, dass zunächst auf Grund einer vom Absender durch Vermittelung der Versandstation auf Formular (Anlage 4) abgegebenen Verfügung das Gut von der Bestimmungs- bezw. Unterwegsstation im Namen des Absenders in Empfang genommen und dass ferner auf Grund eines gleichzeitig mit der ersten Verfügung gestellten besonderen schriftlichen Verlangens das Gut mit einem vom Absender beigebrachten, oder von der Anhalte- bezw. Bestimmungsstation in seinem Namen ausgefertigten Frachtbriefe nach der neuen Bestimmungsstation weiter- bezw. zurückgesendet wird, vorausgesetzt, dass der Wert des Gutes hierfür entsprechende Deckung bietet. Für die hierbei in Anspruch genommene Vermittelung der Eisenbahnen hat der Absender die tarifmässige Gebühr zu entrichten.

5. Jede Verfügung des Absenders muss sich auf die ganze Sendung erstrecken.

6. Verfügungen ohne Beibringung des Frachtbrief-Duplikates, ferner solche, welche nicht durch Vermittelung der Versandstation getroffen werden, bleiben unbeachtet.

Digitized by Google

7° Sur la demande de l'expéditeur et à ses frais, la gare expéditrice, si l'ordre lui en est donné par écrit, indique par un télégramme collationné quelle est la station destinataire ou celle dans laquelle doit s'arrêter la marchandise.

En pareil cas, la gare de destination ou d'arrêt surseoit, jusqu'à réception de l'ordre écrit, à la remise de la lettre de voiture et à la livraison de la marchandise au destinataire ou, s'il y a lieu, à l'envoi de la marchandise à une autre destination.

8° Les ordres doivent être donnés en allemand ou en français; dans le cas contraire, ils doivent être traduits dans une de ces langues.

9° Les frais mentionnés à l'article 15, 8e alinéa, doivent être déterminés au tarif une fois pour toutes.

§ 54.

Livraison de la marchandise. Droits du destinataire.

(Voir C. I. art. 16.)

Pas de disposition complémentaire.

§ 55.

Obligations du destinataire.

(Voir C. I. art. 17.)

Pas de disposition complémentaire.

§ 56.

Empêchements au transport.

(Voir C. I. art. 18.)

Dispositions complémentaires:

1° Les ordres qui ne sont pas transmis par l'entremise de la gare expéditrice sont non avenus.

2° Les tarifs déterminent le montant des taxes dont l'expéditeur est redevable au chemin de fer pour frais de préparatifs de transport, en cas de résiliation du contrat, ainsi que les frais de déchargement et l'indemnité à payer pour la partie du transport déjà effectuée.

3° Lorsque l'interruption du transport cesse pour un motif quelconque avant l'arrivée de l'ordre de l'expéditeur, le chemin de fer doit faire parvenir la marchandise à destination sans attendre d'ordre et en aviser l'expéditeur aussitôt que possible.

7. Auf Verlangen und auf Kosten des Absenders erfolgt die Verständigung der Bestimmungs- oder Anhaltestation von einer in der Versandstation schriftlich getroffenen Verfügung durch letztere Station auch mittelst eines kollationierten Telegrammes.

In einem solchen Falle wird in der Bestimmungs- oder Anhaltestation bis zum Einlangen der schriftlichen Verfügung die Übergabe des Frachtbriefes und Ausfolgung des Gutes an den Empfänger bezw. die Weitersendung des Gutes unterlassen.

8. Die Verfügungen sollen entweder in deutscher oder in französischer Sprache ausgestellt werden, andernfalls sie eine Übersetzung in eine dieser Sprachen zu tragen haben.

9. Die im Artikel 15, Absatz 8, bezeichneten Kosten sind im Tarife ein für allemal festzusetzen.

§ 54.

Ablieferung des Gutes. Rechte des Empfängers.

(Wie Int. Uebk. Art. 16.)

Ohne zusätzliche Bestimmungen.

§ 55.

Pflichten des Empfängers.

(Wie Int. Uebk. Art. 17.)

Ohne zusätzliche Bestimmungen.

§ 56.

Transporthindernisse.

(Wie Int. Uebk. Art. 18.)

Zusätzliche Bestimmungen:

1. Verfügungen, welche nicht durch Vermittelung der Versandstation getroffen werden, bleiben unbeachtet.

2. Die Tarife setzen die Höhe der Gebühren fest, welche vom Versender im Falle des Rücktrittes vom Vertrage der Eisenbahn für die Kosten zur Vorbereitung des Transportes, die Kosten der Wiederausladung und die Ansprüche in Beziehung auf den etwa bereits zurückgelegten Transportweg als Entschadigung zu leisten sind.

3. Wenn die Unterbrechung der Bahn vor Eintreffen der Verfügung des Absenders auf irgend eine Weise behoben wird, so ist das Gut an seine Bestimmung zu leiten, ohne die Verfügung abzuwarten, und hiervon der Absender baldigst zu benachrichtigen.

Digitized by Google

4° Si l'expéditeur demande le renvoi de la marchandise, il doit payer pour le retour les frais déterminés au tarif.

5° Si la marchandise est acheminée à destination par une voie de secours, le chemin de fer est en droit de réclamer le paiement de l'excédent des frais.

§ 57.

Livraison des marchandises. Délais d'enlèvement.

(Voir C. I. art. 19.)

Dispositions complémentaires:

1° Suivant les règlements en vigueur, le chemin de fer doit faire parvenir au domicile du destinataire soit la marchandise elle-même, soit une lettre d'avis d'arrivée. Cette lettre d'avis est adressée au destinataire à ses frais, par exprès, par la poste ou par tout autre moyen, dès que la marchandise est arrivée et qu'elle est prête à être livrée. Le destinataire est invité à retirer la marchandise dans les délais prévus au tarif et mentionnés sur la lettre d'avis. La lettre d'avis n'est pas nécessaire, lorsque le destinataire a fait savoir qu'il n'en désirait pas, ou lorsque les marchandises sont expédiées gare restante. Aucune taxe ne peut être perçue pour l'établissement de la lettre d'avis.

2° L'avis d'arrivée d'une marchandise expédiée en grande vitesse doit être envoyé, à moins de circonstances extraordinaires nécessitant un plus long délai, dans les deux heures, et la remise au domicile du destinataire, dans les six heures qui suivent l'arrivée. Ces délais cessent de courir les dimanches et jours fériés à partir de midi, et les jours ouvrables de six heures du soir jusqu'au commencement du jour ouvrable suivant. Le tout sous réserve des dispositions générales relatives aux délais de livraison (§ 52).

3° Le chemin de fer peut, s'il le juge utile, s'entendre avec des entrepreneurs pour le camionnage à l'arrivée et au départ des marchandises dans la localité desservie par une gare, comme aussi de ou pour d'autres localités plus éloignées, dans lesquelles il a le droit d'établir des bureaux de correspondance. Ces entrepreneurs sont considérés comme agents du chemin de fer, dans le sens du § 9 du présent règlement (disp. compl. au § 49).

4. Verlangt der Absender die Rücksendung des Gutes, so hat er auch für den Rückweg die tarifmässige Fracht zu entrichten.

5. Falls das Gut über eine Hülfsroute dem Bestimmungsorte zugeführt wird, ist die Eisenbahn berechtigt, die Zahlung der Mehrgebühren zu fordern.

§ 57.

Verfahren bei Ablieferung der Güter. Abnahmefristen.

(Wie Int. Uebk. Art. 19.)

Zusätzliche Bestimmungen:

1. Das Gut ist nach Massgabe der Bestimmungen der Eisenbahn entweder dem Empfänger an seine Behausung zuzuführen oder es ist ihm über die Ankunft schriftlich Nachricht zu geben. Diese Benachrichtigung ist dem Empfänger auf seine Kosten spätestens nach Ankunft und Bereitstellung des Gutes durch Boten, die Post oder sonstige Gelegenheit mit der Aufforderung zuzusenden, das Gut innerhalb der im Tarife bestimmten und in der Benachrichtigung zu bezeichnenden Frist abzunehmen. Die Benachrichtigung unterbleibt, wenn der Empfänger sich dieselbe verbeten hat, sowie bei bahnlagernd gestellten Gütern. Für die Ausfertigung der Benachrichtigung darf eine Gebühr nicht berechnet werden.

2. Die Benachrichtigung über die Ankunft von Eilgut muss, sofern aussergewöhnliche Verhältnisse nicht eine längere Frist unvermeidlich machen, binnen zwei Stunden, die Zuführung in die Behausung des Empfängers binnen sechs Stunden nach Ankunft erfolgen. Diese Fristen ruhen an Sonn- und Festtagen von 12 Uhr mittags, an Werktagen von 6 Uhr abends bis zum Anfang der Dienststunden des folgenden Tages. Die Festsetzungen über die Lieferfrist (§ 52) werden hierdurch nicht berührt.

3. Die Eisenbahn kann, wo sie es für angemessen erachtet, Rollfuhrunternehmer zum An- und Abfahren der Güter innerhalb des Stationsortes oder von und nach seitwärts gelegenen Ortschaften bestellen, auch an letzteren Güternebenstellen einrichten. Die Rollfuhrunternehmer gelten als Leute der Eisenbahn im Sinne des § 9 dieses Reglements (§ 49. Zus. Best.)

Digitized by Google

4° Lorsque l'administration n'est pas organisée pour la réexpédition des marchandises à destination de localités non desservies par le chemin de fer, ou de stations non ouvertes au service de marchandises, le chemin de fer doit, s'il n'a pas reçu d'instruction de l'expéditeur ou du destinataire au sujet de la réexpédition immédiate, soit aviser l'expéditeur conformément aux prescriptions édictées plus haut, soit procéder à l'expédition ultérieure des marchandises au lieu de destination par l'entremise d'un commissionnaire de transports ou de toute autre manière et ce aux frais et risques de l'expéditeur.

5° Les destinataires qui veulent prendre eux-mêmes livraison de leurs marchandises ou en confier le transport à d'autres entrepreneurs de camionnage que ceux du chemin de fer, doivent en informer par écrit la gare de destination en temps utile, et en tous cas, avant l'arrivée de la marchandise. La gare destinataire peut exiger que la signature de l'ayant droit soit certifiée conforme. La faculté laissée aux destinataires de procéder eux-mêmes à l'enlèvement des marchandises ou de les faire prendre par d'autres entrepreneurs que ceux du chemin de fer, peut être restreinte ou même supprimée par le chemin de fer dans l'intérêt général du service, sous réserve du consentement de l'autorité de surveillance.

6° Le destinataire ne peut enlever lui-même les marchandises qui, en vertu des prescriptions de douane ou d'octroi ou pour tout autre motif, doivent être conduites dans les locaux ou entrepôts de douane et d'octroi.

7° La marchandise est délivrée contre reçu après paiement des ports dus, s'il y en a, ainsi que des frais et débours qui grèvent l'expédition. La quittance doit être un simple accusé de réception de la marchandise; toutes autres mentions, notamment l'indication que la marchandise a été livrée en bon état ou en temps utile, ne peuvent être exigées. Les marchandises dont la livraison au domicile ne doit pas être effectuée par le chemin de fer seront, sur la présentation de la lettre de voiture acquittée par le chemin de fer, mises à la disposition du destinataire, celles qui doivent être déchargées par lui, au lieu de déchargement, les autres dans les locaux de la gare affectés à cette destination.

4. Sind für Güter, deren Bestimmungsort nicht an der Eisenbahn gelegen oder eine nicht für den Güterverkehr eingerichtete Station ist, seitens der Verwaltung Einrichtungen zum Weitertransporte nicht getroffen, so hat die Eisenbahn, wenn nicht wegen sofortiger Weiterbeförderung vom Absender oder Empfanger Verfügung getroffen ist, entweder den Empfänger nach Massgabe der vorstehenden Bestimmungen zu benachrichtigen oder die Güter mittelst eines Spediteurs oder einer andern Gelegenheit nach dem Bestimmungsorte auf Gefahr und Kosten des Absenders weiter befördern zu lassen.

5. Diejenigen Empfänger, welche ihre Güter selbst abholen, oder sich anderer als der von der Eisenbahn bestellten Fuhrunternehmer bedienen wollen, haben dies der Güterabfertigungsstelle rechtzeitig vorher, jedenfalls noch vor Ankunft des Gutes, auf Erfordern der Abfertigungsstelle unter glaubhafter Bescheinigung ihrer Unterschrift, schriftlich anzuzeigen. Die Befugnis der Empfänger, ihre Güter selbst abzuholen oder durch andere als von der Eisenbahn bestellte Fuhrunternehmer abholen zu lassen, kann von der Eisenbahn im allgemeinen Verkehrsinteresse mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde beschränkt oder aufgehoben werden.

6. Ausgeschlossen von der Selbstabholung sind diejenigen Güter, welche nach zoll- oder steueramtlichen Vorschriften oder aus anderen Gründen nach Packhöfen oder Niederlagen der Zoll- oder Steuerverwaltung gefahren werden müssen.

7. Die Auslieferung des Gutes erfolgt gegen Zahlung der etwa darauf haftenden Fracht- oder sonstigen Beträge und gegen Ausstellung der Empfangsbescheinigung. Letztere hat sich auf die einfache Anerkennung des Empfanges zu beschränken; weitere Erklärungen, namentlich über tadellosen oder rechtzeitigen Empfang, dürfen nicht gefordert werden. Güter, welche nicht durch die Eisenbahn zuzuführen sind, werden dem Empfanger auf Vorzeigung des seitens der Eisenbahn quittierten Frachtbriefes zur Verfügung gestellt, und zwar die vom Empfänger auszuladenden auf den Entladeplätzen, die übrigen Güter in den Abfertigungsräumen (auf den Güterböden).

Digitized by Google

8° Le destinataire est en droit d'exiger que les marchandises soient pesées devant lui dans la gare, lors de la livraison. Le chemin de fer doit toujours faire droit à cette demande lorsqu'il s'agit de colis isolés; par contre, le pesage des marchandises transportées par wagons complets est subordonné à la condition que les appareils dont on dispose soient suffisants. Si l'installation des bascules du chemin de fer ne permet pas de peser à la gare les marchandises transportées par wagons complets, le destinataire a le droit de faire procéder à cette opération dans l'endroit le plus proche où se trouvent des appareils de pesage suffisants, en présence d'un représentant du chemin de fer. Si le pesage n'accuse pas de diminution de poids imputable au chemin de fer, le destinataire est tenu de payer les frais occasionnés par le pesage, ou les taxes déterminées au tarif, plus l'indemnité à allouer au représentant du chemin de fer. Par contre, si une diminution de poids imputable au chemin de fer et non encore reconnue est constatée, celui-ci doit payer au destinataire les frais résultant du nouveau pesage.

9° Les marchandises dont le déchargement, d'après le tarif, incombe au chemin de fer, doivent être enlevées dans le délai pendant lequel, aux termes du tarif, des frais de magasinage ne sont pas perçus. Ce délai ne peut être moindre de 24 heures; il commence à courir de la mise de la lettre d'avis à la poste ou de la réception de cet avis par le destinataire (voir le 1° ci-dessus combiné avec le § 52, 2° des disp. compl.). L'enlèvement doit avoir lieu aux heures de service établies.

10° Les délais dans lesquels doivent être déchargées et enlevées les marchandises dont le déchargement incombe au destinataire sont fixés par les règlements particuliers de chaque administration. Lorsqu'ils sont applicables à tout le réseau, ils doivent figurer au tarif; en cas contraire, ils doivent être portés à la connaissance du public, dans chaque station, par voie d'affichage dans les salles d'expédition. Lorsque l'avis d'arrivée de la marchandise est envoyé par la poste, les délais commencent à courir au plus tôt trois heures après la remise à la poste de la lettre d'avis, à moins que d'autres dispositions ne soient spécialement applicables à la station de destination.

8. Der Empfänger ist berechtigt, bei der Auslieferung von Gütern deren Nachwiegung in seiner Gegenwart auf dem Bahnhof zu verlangen. Diesem Verlangen muss die Eisenbahn bei Stückgütern stets, bei Wagenladungsgütern insoweit, als die vorhandenen Wiegevorrichtungen dazu ansreichen, nachkommen. Gestatten die Wiegevorrichtungen der Eisenbahn eine Verwiegung von Wagenladungsgütern auf dem Bahnhofe nicht, so bleibt dem Empfänger überlassen, die Verwiegung da, wo derartige Wiegevorrichtungen am nächsten zur Verfügung stehen, in Gegenwart eines von der Eisenbahn zu bestellenden Bevollmächtigten vornehmen zu lassen. Ergiebt die Nachwiegung kein von der Eisenbahn zu vertretendes Mindergewicht, so hat der Empfänger die durch die Verwiegung entstandenen Kosten oder die tarifmässigen Gebühren, sowie die Entschädigung für den etwa bestellten Bevollmächtigten zu tragen. Dagegen hat die Eisenbahn, falls ein von ihr zu vertretendes und nicht bereits anerkanntes Mindergewicht festgestellt wird, dem Empfänger die ihm durch die Nachwiegung verursachten Kosten zu erstatten.

9. Die tarifmässig durch die Eisenbahn auszuladenden Güter sind binnen der im Tarife festzustellenden lagerzinsfreien Zeit, welche nicht weniger als 24 Stunden nach Absendung beziehungsweise Empfang (Ziffer 1 in Verbindung mit § 52, Zus. Best., Ziffer 2) der Benachrichtigung betragen darf, während der vorgeschriebenen Geschäftsstunden abzunehmen.

10. Die Fristen, binnen welchen die von dem Empfänger abzuladenden Güter durch denselben auszuladen und abzuholen sind, werden durch die besonderen Vorschriften jeder Verwaltung festgesetzt und sind, sofern sie für deren ganzes Gebiet gleichmässig erlassen werden, durch den Tarif, andernfalls auf jeder Station durch Aushang an den Abfertigungsstellen zur öffentlichen Kenntnis zu bringen. Erfolgt die Benachrichtigung über die Ankunft des Gutes durch die Post, so beginnen diese Fristen frühestens drei Stunden nach der Aufgabe des Benachrichtigungsschreibens zur Post, soweit nicht durch die für die abliefernde Bahn bestehenden Bestimmungen etwas anderes festgesetzt ist.

11° En ce qui concerne les marchandises adressées gare restante, ou celles pour lesquelles le destinataire a manifesté par écrit son désir de ne pas recevoir d'avis, les délais mentionnés aux 9° et 10° commencent à courir à partir de l'arrivée de la marchandise.

12° Les dimanches et jours fériés n'entrent pas en ligne de compte. Le délai de déchargement (10°) ne comprend pas le temps passé en formalités de douane et d'octroi, à moins que ces formalités n'aient été retardées ou allongées soit par l'expéditeur, soit par le destinataire. Ceux-ci doivent justifier de la durée des opérations en douane.

13° Si la marchandise n'est pas enlevée dans les délais prévus, le chemin de fer perçoit un droit de magasinage ou de stationnement à déterminer au tarif. Il est également autorisé, dans ce cas, à effectuer aux frais et risques du destinataire le déchargement qui, aux termes du tarif, incombait à celui-ci.

14° Par contre, si après avoir été prévenu de l'arrivée en gare, le destinataire a voulu prendre livraison de la marchandise et n'a pu obtenir que dans le délai maximum d'une heure elle fût mise à sa disposition pour le déchargement ou l'enlèvement, le chemin de fer doit lui rembourser les frais dont la dépense est justifiée pour la tentative inutile d'enlèvement faite en temps utile.

15° En cas d'encombrement de marchandises venant entraver le trafic régulier, le chemin de fer est autorisé à élever les droits de magasinage et de stationnement. Si ces mesures ne suffisent pas, il peut abréger les délais de chargement et de magasinage gratuit pendant la durée de l'encombrement, le tout sous réserve de l'observation des prescriptions établissant des délais supplémentaires.

16° Les animaux sont livrés au destinataire à l'arrivée au lieu de destination avec la lettre de voiture, contre reçu. Le déchargement et l'enlèvement doivent avoir lieu au plus tard dans les deux heures qui suivent la mise à la disposition et l'exécution, s'il y a lieu, des formalités de douane ou d'octroi. Après l'expiration de ce délai, le chemin de fer peut en faire prendre soin aux frais et risques du destinataire, et dans le cas où l'admi-

11. Für bahnlagernd gestellte, sowie für solche Güter, deren Empfänger sich die Benachrichtigung schriftlich verbeten haben, beginnt der Lauf der in den Ziffern 9 und 10 erwähnten Fristen mit Ankunft des Gutes.

12. Sonn- und Festtage werden nicht mitgerechnet. Der Lauf der Entladefristen (Ziffer 10) ruht für die Dauer der zoll- und steueramtlichen Abfertigung, sofern diese nicht durch den Absender oder den Empfänger verzögert wird. Seitens der letzteren ist die Dauer der Abfertigung nachzuweisen.

13. Wer das Gut nicht innerhalb der erwähnten Fristen abnimmt, hat ein in den Tarifen festzusetzendes Lagergeld oder Wagenstandgeld zu bezahlen. Auch ist die Eisenbahn berechtigt, die Ausladung der tarifmässig vom Empfänger auszuladenden Güter auf dessen Gefahr und Kosten zu besorgen.

14. Dagegen ist die Eisenbahn zum Ersatze der nachgewiesenen Kosten der zwar rechtzeitig, aber vergeblich versuchten Abholung eines Gutes in dem Falle verpflichtet, wenn das Gut auf Benachrichtigung des Empfängers von der Ankunft nicht spätestens innerhalb einer Stunde nach dem Eintreffen des Abholers zur Entladung oder Abgabe bereitgestellt ist.

15. Wenn der geregelte Verkehr durch grosse Güteranhäufungen gefährdet wird, so ist die Eisenbahn zur Erhöhung der Lagergelder und der Wagenstandgelder, und wenn diese Massregel nicht ausreichen sollte, auch zur Verkürzung der Ladefristen und zur Beschränkung der lagerzinsfreien Zeit für die Dauer der Anhäufung der Güter, und zwar alles dieses unter Beachtung der für die Festsetzung von Zuschlags-Lieferfristen gegebenen Vorschriften, berechtigt.

16. Tiere werden bei der Ankunft an dem Bestimmungsorte nach Aushändigung des Frachtbriefes an den Empfänger gegen dessen Bescheinigung ausgeliefert. Das Ausladen und Abtreiben muss spätestens zwei Stunden nach der Bereitstellung und dem Ablaufe der zur etwaigen zoll- oder steueramtlichen Abfertigung erforderlichen Zeit erfolgen. Nach Ablauf dieser Frist ist die Eisenbahn berechtigt, die Tiere auf Gefahr und Kosten

nistration aurait autorisé le stationnement en gare ou dans les wagons, recevoir un droit de stationnement à déterminer au tarif.

§ 58.

Droits et obligations du chemin de fer destinataire.

(Voir C. I. art. 20.)

Pas de disposition complémentaire.

§ 59.

Droit de gage accordé au chemin de fer.

(Voir C. I. art. 21.)

Pas de disposition complémentaire.

§ 60.

Effets du droit de gage.

(Voir C. I. art. 22.)

Pas de disposition complémentaire.

§ 61.

Règlement des parts de taxe revenant aux chemins de fer qui ont participé au transport.

(Voir C. I. art. 23.)

Pas de disposition complémentaire.

§ 62.

Empêchements à la livraison.

(Voir C. I. art. 24.)

Dispositions complémentaires:

1° Les dispositions énumérées à l'art. 24, alinéa 1er, s'appliquent notamment aux marchandises dont l'acceptation ou la livraison a été refusée ou n'a pas eu lieu en temps utile, ou dont la remise n'est pas possible.

2° Ces marchandises sont prises en dépôt par le chemin de fer aux frais et risques de l'expéditeur. Le chemin de fer peut aussi déposer, s'il le juge à propos et contre remboursement des frais et débours qui les grèvent, lesdites marchandises dans un entrepôt public ou les confier à un commissionnaire de transports, aux frais et risques de l'ayant-droit, à la condition d'en aviser immédiatement l'expéditeur.

3° La gare destinataire, doit huit jours au plus tard après expiration des délais pendant lesquels la marchandise n'est pas, d'après les tarifs, soumise aux droits de magasinage, informer l'expéditeur des empêchements à la livraison portant sur des envois dont le destinataire ne retire pas la lettre de voiture.

des Absenders in Verpflegung zu geben oder, falls sie deren ferneren Aufenthalt im Wagen oder auf dem Bahnhofe gestattet, ein im Tarife festzusetzendes Standgeld zu erheben.

§ 58.

Rechte und Pflichten der Empfangsbahn.

(Wie Int. Uebk. Art. 20.)

Ohne zusätzliche Bestimmungen.

§ 59.

Pfandrecht der Eisenbahn.

(Wie Int. Uebk. Art. 21.)

Ohne zusätzliche Bestimmungen.

§ 60.

Wirkung des Pfandrechts.

(Wie Int. Uebk. Art. 22.)

Ohne zusätzliche Bestimmungen.

§ 61.

Frachtverteilung.

(Wie Int. Uebk. Art. 23.)

Ohne zusätzliche Bestimmungen.

§ 62.

Ablieferungshindernisse.

(Wie Int. Uebk. Art. 24.)

Zusätzliche Bestimmungen:

1. Die im Art. 24, Absatz 1, festgesetzten Bestimmungen gelten insbesondere von Gütern, deren An- und Abnahme verweigert oder nicht rechtzeitig bewirkt wird oder deren Abgabe sonst nicht möglich ist.

2. Derartige Güter hat die Eisenbahn auf Gefahr und Kosten des Absenders auf Lager zu nehmen. Sie ist jedoch nach ihrem Ermessen auch berechtigt, solche Güter unter Nachnahme der darauf haftenden Kosten und Auslagen einem öffentlichen Lagerhause oder einem Spediteur für Rechnung und Gefahr dessen, den es angeht, auf Lager zu übergeben, wovon der Absender sofort zu benachrichtigen ist.

3. Die Anzeige des Ablieferungshindernisses bei Gütern, über welche der Empfänger den Frachtbrief nicht auslöst, hat die Bestimmungsstation spätestens 8 Tage nach Ablauf der tarifmässig lagergeldfreien Zeit an den Absender abzusenden.

4° Une marchandise dont la livraison a été refusée ou n'a pas eu lieu est remise au destinataire qui se présente après coup pour procéder à l'enlèvement, aussi longtemps que la gare destinataire n'a pas reçu d'ordre contraire de l'expéditeur. La gare expéditrice doit ère immédiatement avisee de cette livraison opérée après coup pour pouvoir en informer l'expéditeur.

5° Le chemin de fer est autorisé à vendre au mieux, sans qu'il soit besoin d'autre formalité:

a) les marchandises mentionnées au chiffre 1°, lorsqu'elles sont sujettes à détérioration rapide, ou lorsque la situation du lieu ne permet pas de les mettre en entrepôt ou de les confier à un commissionnaire de transports;

b) les marchandises qui ne sont pas acceptées par le destinataire ou reprises par l'expéditeur. La vente a lieu au plus tôt dans les quatre semaines qui suivent l'expiration du délai de magasinage gratuit, ou dans un délai moindre lorsque les marchandises sont susceptibles de subir une dépréciation considérable par suite d'un magasinage plus long et des frais qui en sont la conséquence.

L'expéditeur doit, autant que possible, être avisé de la vente qui va avoir lieu, et le produit de cette vente, déduction faite des frais, doit être mis à sa disposition. Les frais d'avis sont à la charge de l'expéditeur.

§ 63.

Constatation des pertes et avaries.

(Voir C. I. art. 25.)

Disposition complémentaire:

Lors de la fixation du dommage résultant de perte ou d'avarie, deux témoins non intéressés dans l'affaire et, si les circonstances l'exigent, des experts et autant que possible l'intéressé lui-même doivent assister à l'opération.

§ 64.

Actions contre le chemin de fer. Réclamations.

(Voir C. I. art. 26.)

Dispositions complémentaires:

1° Les réclamations extrajudiciaires pour perte totale ou partielle, avarie ou retard doivent être

4. Eine Sendung, deren Bezug verweigert oder nicht erfolgt ist, wird dem nachträglich zum Bezuge sich meldenden Empfänger insolange ausgefolgt, als nicht eine gegenteilige Verfügung des Absenders auf der Empfangsstation eingetroffen ist. Eine solche nachträgliche Ausfolgung ist der Versandstation unverzüglich behufs Verständigung des Absenders anzuzeigen.

5. Die Eisenbahn ist befugt:

a) Güter der in Ziffer 1 erwähnten Art, wenn sie dem schnellen Verderben ausgesetzt sind oder wenn sie nach den örtlichen Verhältnissen weder eingelagert noch einem Spediteur übergeben werden können, sofort,

b) Güter, welche weder vom Empfänger abgenommen, noch vom Absender zurückgenommen werden, frühestens vier Wochen nach Ablauf der lagerzinsfreien Zeit, falls aber deren Wert durch längere Lagerung oder durch die daraus entstehenden Kosten unverhältnismässig vermindert würde, auch schon früher

ohne weitere Förmlichkeit bestmöglich zu verkaufen. Von dem bevorstehenden Verkaufe ist der Absender womöglich zu benachrichtigen, auch ist ihm der Erlös nach Abzug der Kosten zur Verfügung zu stellen. Die Kosten der Benachrichtigung hat der Absender zu ersetzen.

§ 63.

Festsellung von Verlust, Minderung und Beschädigung des Gutes.

(Wie Int. Uebk. Art. 25.)

Zusätzliche Bestimmung:

Zur Feststellung in Minderungs- und Beschädigungsfällen sind unbeteiligte Zeugen oder, soweit dies die Umstände des Falles erfordern, Sachverständige, auch womöglich der Verfügungsberechtigte, beizuziehen.

§ 64.

Aktiv-Legitimation. Reklamationen.

(Wie Int. Uebk. Art. 26.)

Zusätzliche Bestimmungen:

1. Aussergerichtlichen Ansprüchen wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder Lieferfrist-

accompagnées de la lettre de voiture lorsque celle-ci a déjà été remise au destinataire. De plus, aux réclamations pour perte totale ou partielle ou avarie doit être annexée une pièce établissant la valeur de la marchandise (facture). (Voir pour les demandes en remboursement des frais de transport § 50 [C. I. art. 12].)

2° Il appartient à l'expéditeur d'introduire les demandes d'indemnités extrajudiciaires, tant que la lettre de voiture n'a pas été transmise au destinataire; dans ce cas, l'expéditeur doit joindre le duplicata de la lettre de voiture à la réclamation. Le droit passe, au contraire, au destinataire après transmission de la lettre de voiture.

3° Les chemins de fer doivent examiner les réclamations de cette nature avec toute la diligence possible et faire connaître par écrit la suite qui leur est donnée.

4° Les demandes d'indemnités émanant d'autres personnes doivent être, en outre, accompagnées d'une attestation portant que l'ayant-droit accepte le paiement de l'indemnité à celui qui introduit la réclamation. Cette attestation, dont la signature doit être certifiée conforme, si le chemin de fer le demande, est conservée par ce dernier.

5° Dans l'intérêt d'une prompte solution, les réclamations concernant des expéditions qui ne sont pas encore parvenues à la gare destinataire, doivent être faites au chemin de fer expéditeur; dans tous les autres cas, au contraire, elles sont adressées au chemin de fer destinataire.

§ 65.

Responsabilité pour l'exécution des transports. Assignations.

(Voir C. I. art. 27.)

Pas de disposition complémentaire.

§ 66.

Demandes reconventionnelles. Exceptions.

(Voir C. I. art. 28.)

Pas de disposition complémentaire.

§ 67.

Responsabilité incombant au chemin de fer du fait de ses agents.

(Voir C. I. art. 29.)

Pas de disposition complémentaire.

überschreitung ist der Frachtbrief beizulegen, wenn derselbe dem Empfänger bereits übergeben worden ist. Ansprüchen wegen Verlustes, Minderung oder Beschädigung ist ausserdem ein Beleg über den Wert des Gutes (Faktura) beizufügen. (Wegen Frachterstattungsansprüchen siehe § 50 [Int. Uebk. Art. 12].)

2. Zur Anbringung von aussergerichtlichen Entschädigungsansprüchen ist, insolange der Frachtbrief dem Empfänger nicht übergeben wurde, der Absender, welcher in diesem Falle das Frachtbrief-Duplikat der Reklamation beizuschliessen hat, nach Übergabe des Frachtbriefes an den Empfänger aber der letztere berechtigt.

3. Die Eisenbahnen haben derartige Ansprüche mit thunlichster Beschleunigung zu untersuchen und mittelst schriftlichen Bescheides zu erledigen.

4. Entschädigungsansprüche, welche von anderen Personen eingebracht werden, sind ausserdem mit einer Bescheinigung zu belegen, dass der Berechtigte mit der Auszahlung des Entschädigungsbetrages an den Einreicher des Anspruches einverstanden ist. Diese Bescheinigung, deren Unterschrift auf Verlangen der Eisenbahn beglaubigt werden muss, wird von der Eisenbahn zurückbehalten.

5. Im Interesse einer beschleunigten Behandlung sind Reklamationen über Sendungen, welche in der Bestimmungsstation noch nicht eingetroffen sind, bei der Versandbahn, in allen anderen Fällen aber bei der Empfangsbahn einzubringen.

§ 65.

Haftung mehrerer Eisenbahnen gegenüber der Partei. Klage.

(Wie Int. Uebk. Art. 27.)

Ohne zusätzliche Bestimmungen.

§ 66.

Widerklage. Einrede.

(Wie Int. Uebk. Art. 28.)

Ohne zusätzliche Bestimmungen.

§ 67.

Haftung für die den Transport ausführenden Personen.

(Wie Int. Uebk. Art. 29.)

Ohne zusätzliche Bestimmungen.

§ 68.

Responsabilité en cas d'avarie ou de perte totale ou partielle.

(Voir C. I. art. 30.)

Dispositions complémentaires:

1° Sont assimilés à la remise au destinataire la remise aux bureaux de douane et de visite après l'arrivée de la marchandise à la station de destination, ainsi que le dépôt, prévu par le présent règlement, dans un entrepôt ou chez un commissionnaire de transports.

2° Lorsque les expéditions sont faites à destination de localités non desservies par le chemin de fer, mais avec lesquelles celui-ci possède un service de correspondance (§ 57, disp. compl. 3° [C. I. art. 19]), la responsabilité du chemin de fer comme transporteur s'étend au parcours entier.

3° Dans le cas où l'expéditeur aurait spécifié dans la lettre de voiture que la marchandise doit être livrée ou déposée dans une localité desservie par le chemin de fer, celui-ci n'est responsable que jusqu'à la remise à la station indiquée par l'expéditeur, et le transport est considéré comme accepté seulement jusqu'à ladite station, alors même que la lettre de voiture porterait une autre destination.

§ 69.

Restrictions à la responsabilité.

(Voir C. I. art. 31.)

Dispositions complémentaires:

1° Lorsque le chemin de fer, sur la demande expresse de l'expéditeur, lui accorde des bâches, il n'assume pour ce fait à l'égard des marchandises qui, d'après les conditions du tarif, ne sont pas transportées en wagons découverts, aucune responsabilité plus étendue que celle qui lui incombe en cas de transport dans des wagons découverts non pourvus de bâches.

2° La perte de marchandises sous forme de poussières passant au travers de l'emballage est assimilée au coulage extraordinaire.

§ 70.

Restriction à la responsabilité en cas de déchet de poids.

(Voir C. I. art. 32 et Disp. régl. § 8.)

Disposition complémentaire:

L'exonération éventuelle de responsabilité pour déchet de poids dans le cas de l'art. 31 n'est pas restreinte par la présente disposition.

§ 68.

Haftung für Verlust, Minderung und Beschädigung.

(Wie Int. Uebk. Art. 30.)

Zusätzliche Bestimmungen:

1. Der Ablieferung an den Empfänger steht die Ablieferung an Zoll- und Revisionsschuppen nach Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation, sowie die nach Massgabe dieses Reglements stattfindende Ablieferung des Gutes an Lagerhäuser oder an einen Spediteur gleich.

2. Für Sendungen nach solchen seitwärts gelegenen Orten, nach welchen die Eisenbahn Einrichtungen für die Weiterbeförderung getroffen hat (§ 57 [Int. Uebk. Art. 19], Zus. Best. Ziffer 3), erstreckt sich die Haftpflicht der Eisenbahn als Frachtführer auf den ganzen Transport.

3. Ist von dem Absender auf dem Frachtbriefe bestimmt, dass das Gut an einem an der Eisenbahn liegenden Orte abgegeben werden oder liegen bleiben soll, so gilt, ungeachtet im Frachtbriefe ein anderweiter Bestimmungsort angegeben ist, der Transport als nur bis zu jenem ersteren an der Bahn liegenden Ort übernommen und die Eisenbahn ist nur bis zur Ablieferung an diesen Ort verantwortlich.

§ 69.

Beschränkung der Haftung bei besonderen Gefahren.

(Wie Int. Uebk. Art. 31.)

Zusätzliche Bestimmungen:

1. Wenn die Eisenbahn dem Absender auf dessen ausdrücklichen Antrag Decken überlässt, so übernimmt sie dadurch auch bei solchen Gütern, welche nach den Tarifbestimmungen nicht in offen gebauten Wagen befördert werden, keine weitergehende Haftpflicht, als ihr bei Beförderung in offen gebauten Wagen ohne Decken obliegt.

2. Das Ausstauben von Gütern durch die Emballage wird der aussergewöhnlichen Leckage gleichgehalten.

§ 70.

Beschränkung der Haftung bei Gewichtsverlusten.

(Wie Int. Uebk. Art. 32 und Ausf.-Best. § 8.)

Zusätzliche Bestimmung:

Die eventuell weitergehende Befreiung von der Haftung für Gewichtsverluste auf Grund des Art. 31 wird hierdurch nicht beschränkt.

§ 71.

Présomption de perte de la marchandise.

(Voir C. I. art. 33.)

Pas de disposition complémentaire.

§ 72.

Montant de l'indemnité à payer en cas de perte de la marchandise.

(Voir C. I. art. 34.)

Pas de disposition complémentaire.

§ 73.

Montant des indemnités à payer en cas d'application de tarifs spéciaux (tarifs exceptionnels).

(Voir C. I. art. 35.)

Pas de disposition complémentaire.

§ 74.

Marchandises retournées.

(Voir C. I. art. 36.)

Disposition complémentaire:

Il doit être donné acte des réserves faites conformément à l'art. 36, alinéa 1er.

§ 75.

Montant de l'indemnité à payer en cas d'avarie.

(Voir C. I. art. 37.)

Pas de disposition complémentaire.

§ 76.

Déclaration d'intérêt à la livraison. Montant de l'indemnité due en cas de perte ou d'avarie.

(Voir C. I. art. 38 et Disp. régl. § 9.)

Dispositions complémentaires:

1° Le minimum de taxes supplémentaires est de 40 pfennig (voir § 45, Disp. règl. § 11).

2° La taxe supplémentaire pour tout tarif kilométrique (sans arrondir aux 200 kilomètres pleins) est calculée à raison de 0,025 pfennig pour mille de la somme déclarée, sauf à percevoir la taxe minima pour le trajet total.

3° Toute fraction de taxe inférieure à 10 pfennig est arrondie à cette somme.

4° Les tarifs indiquent dans quelles monnaies il est permis de faire une déclaration d'intérêt à la livraison.

§ 71.

Vermutung für den Verlust des Gutes.

(Wie Int. Uebk. Art. 33.)

Ohne zusätzliche Bestimmungen.

§ 72.

Höhe des Schadenersatzes bei Verlust des Gutes.

(Wie Int. Uebk. Art. 34.)

Ohne zusätzliche Bestimmungen.

§ 73.

Höhe des Schadenersatzes bei ermässigten Special- (Ausnahme-) Tarifen.

(Wie Int. Uebk. Art. 35.)

Ohne zusätzliche Bestimmungen.

§ 74.

Wiederauffinden des Gutes.

(Wie Int. Uebk. Art. 36.)

Zusätzliche Bestimmung:

Über den Vorbehalt im Abs. 1 ist eine Bescheinigung zu erteilen.

§ 75.

Höhe des Schadensersatzes bei Beschädigung des Gutes.

(Wie Int. Uebk. Art. 37.)

Ohne zusätzliche Bestimmungen.

§ 76.

Deklaration des Interesses an der Lieferung. Höhe des Schadensersatzes für Verlust oder Beschädigung in diesem Falle.

(Wie Int. Uebk. Art. 38 und Ausf.-Best. § 9.)

Zusätzliche Bestimmungen:

1. Der geringste zur Erhebung kommende Frachtzuschlag beträgt 40 Pfennig (siehe § 45, Ausf.-Best. § 11).

2. Der Frachtzuschlag wird für jeden Tarif-Kilometer (ohne Abrundung auf volle 200 Kilometer) mit 0,025 vom Tausend der deklarierten Summe berechnet, und zwar unbeschadet der Erhebung der Mindestgebühr für die Gesamtstrecke.

3. Überschiessende Beträge werden auf zehn Pfennig abgerundet.

4. In welcher Währung die Deklaration des Interesses an der Lieferung zugelassen wird, bestimmen die Tarife.

§ 77.

Responsabilité en cas de retard dans la livraison.

(Voir C. I. art. 39.)

Disposition complémentaire:

Les délais de livraison s'appliquent à la totalité du parcours; sont par suite irrecevables les réclamations qui concernent les délais de livraison sur une partie du parcours, lorsque le délai total n'a pas été dépassé.

§ 78.

Montant de l'indemnité à payer en cas de retard dans la livraison.

(Voir C. I. art. 40.)

Pas de disposition complémentaire.

§ 79.

Indemnité en cas de dol ou de faute grave.

(Voir C. I. art. 41.)

Pas de disposition complémentaire.

§ 80.

Intérêts de la somme fixée comme indemnité.

(Voir C. I. art. 42.)

Pas de disposition complémentaire.

§ 81.

Cas de non-responsabilité.

(Voir C. I. art. 43.)

Pas de disposition complémentaire.

§ 82.

Extinction de l'action contre le chemin de fer, du chef du contrat de transport.

(Voir C. I. art. 44.)

Dispositions complémentaires:

1° L'adhésion du chemin de fer aux réserves faites lors de la réception de la marchandise, dont il est question au 3me alinéa, doit être donnée par écrit.

2° Lorsqu'une expédition arrive incomplète, il y a lieu, sous réserve des réclamations en indemnités fixées au tarif, de payer l'intégralité des frais résultant de la lettre de voiture.

§ 83.

Prescription des actions en indemnité.

(Voir C. I. art. 45.)

Pas de disposition complémentaire.

§ 77.

Haftung für Versäumung der Lieferfrist.

(Wie Int. Uebk. Art. 39.)

Zusätzliche Bestimmung:

Die Lieferfristen betreffen stets den ganzen Durchlauf; es sind daher Reklamationen, welche die Lieferfrist auf Teilstrecken betreffen, unzulässig, wenn nicht die Gesamtfrist überschritten worden ist.

§ 78.

Höhe des Schadensersatzes bei Versäumung der Lieferfrist.

(Wie Int. Uebk. Art. 40.)

Ohne zusätzliche Bestimmungen.

§ 79.

Schadensersatz bei Arglist oder grober Fahrlässigkeit.

(Wie Int. Uebk. Art. 41.)

Ohne zusätzliche Bestimmungen.

§ 80.

Verzinsung der Entschädigungsbeträge.

(Wie Int. Uebk. Art. 42.)

Ohne zusätzliche Bestimmungen.

§ 81.

Ausschluss der Haftung.

(Wie Int. Uebk. Art. 43.)

Ohne zusätzliche Bestimmungen.

§ 82.

Erlöschen der Ansprüche aus dem Frachtvertrage.

(Wie Int. Uebk. Art. 44.)

Zusätzliche Bestimmungen:

1. Die im dritten Absatz erwähnte Zustimmung der Eisenbahn zu einem Vorbehalte bei der Annahme des Gutes muss schriftlich gegeben werden.

2. Beim Bezuge einer unvollständig angelangten Sendung sind vorbehaltlich der reglementmässigen Ersatzansprüche stets die vollen, im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge zu bezahlen.

§ 83.

Verjährung der Entschädigungsforderungen.

(Wie Int. Uebk. Art. 45.)

Ohne zusätzliche Bestimmungen.

§ 84.

Reprise des réclamations éteintes ou prescrites.

(Voir C. I. art. 46.)

Pas de disposition complémentaire.

§ 85.

Droit de recours du chemin de fer qui a payé l'indemnité contre les autres chemins de fer ayant concouru au transport.

(Voir C. I. art. 47, 48, combiné avec le § 10 des Disp. régl., et les art. 49—54.)

Disposition complémentaire:

Les dérogations apportées dans le trafic de l'Union aux dispositions qui précèdent, en ce qui concerne le partage des délais de livraison et des indemnités à payer entre les différentes lignes qui ont pris part au transport, sont énumérées dans la convention annexée au présent règlement d'exploitation [1] (art. 17 et 23).

§ 86.

Procédure à suivre.

(Voir C. I. art. 55.)

Pas de disposition complémentaire.

§ 87.

Exécution des jugements rendus en vertu de la convention internationale.

(Voir C. I. art. 56.)

Pas de disposition complémentaire.

§ 88.

Organisation et attributions de l'office central.

(Voir C. I. art. 57.)

Pas de disposition complémentaire.

§ 89.

Inscription et radiation des chemins de fer sur la liste.

(Voir C. I. art. 58.)

Pas de disposition complémentaire.

§ 90.

Conférences des délégués des Etats contractants.

(Voir C. I. art. 59.)

Pas de disposition complémentaire.

[1]) Voir B. 1897 p. 547; 1898 p. 638.

§ 84.

Geltendmachung erloschener oder verjährter Ansprüche.

(Wie Int. Uebk. Art. 46.)

Ohne zusätzliche Bestimmungen.

§ 85.

Rückgriff der die Entschädigung leistenden Eisenbahn gegen die übrigen am Transporte beteiligten Bahnen.

(Wie Int. Uebk. Art. 47, 48, mit Ausf.-Best. § 10, und Art. 49—54.)

Zusätzliche Bestimmung:

Die für den Vereinsverkehr vereinbarten Abweichungen von diesen Bestimmungen über die Verteilung der Lieferfristen und der Entschädigungen u. s. w. auf die beteiligten Bahnen sind im Übereinkommen zu diesem Betriebs-Reglement [1] (Art. 17 und 23) enthalten.

§ 86.

Prozessverfahren.

(Wie Int. Uebk. Art. 55.)

Ohne zusätzliche Bestimmungen.

§ 87.

Vollstreckbarkeit der auf Grund des Internationalen Uebereinkommens erlassenen Urteile.

(Wie Int. Uebk. Art. 56.)

Ohne zusätzliche Bestimmungen.

§ 88.

Errichtung eines Central-Amtes und Zuständigkeit desselben.

(Wie Int. Uebk. Art. 57.)

Ohne zusätzliche Bestimmungen.

§ 89.

Eintritt in den internationalen Transportdienst. Ausscheidung aus demselben.

(Wie Int. Uebk. Art. 58.)

Ohne zusätzliche Bestimmungen.

§ 90.

Konferenz der Delegierten der Vertragsstaaten.

(Wie Int. Uebk. Art. 59.)

Ohne zusätzliche Bestimmungen.

[1]) Abgedruckt Z. 1897 S. 547; 1898 S. 638.

§ 91.

Durée de la convention internationale.

(Voir C. I. art. 60.)

Pas de disposition complémentaire.

Notes de la rédaction du Bulletin.

1° Les sections I—III (§ 1—38) du règlement d'exploitation de l'Union ne sont pas reproduites ici, comme ne se rapportant pas directement au transport des marchandises.

Dans la section Ire, dispositions générales (§§ 1—9), le texte du règlement d'exploitation du 1er janvier 1893 est maintenu en vigueur.

Pour la section II, transport des voyageurs (§§ 10—29), et pour la section III, transport des bagages (§§ 30—38), le texte en vigueur se trouve dans le VIIIe supplément de décembre 1896.

2° L'annexe 1re au règlement d'exploitation (Prescriptions concernant les objets admis au transport sous certaines conditions) a été remplacée par l'arrangement additionnel du 16 juillet 1895 à la convention internationale du 14 octobre 1890 (B. 1895 p. 477 et suiv.), contenu dans le VIIe supplément.

Les annexes 2, 3 et 4 au règlement d'exploitation sont la reproduction textuelle des annexes 2, 3 et 4 (B. 1893 p. 48 et 49) à la convention internationale du 14 octobre 1890.

La Ire addition au règlement d'exploitation a été abrogée par application des dispositions introductives du VIe supplément.

3° Les suppléments I—V au règlement d'exploitation publiés (B. 1893 p. 274, 355; 1894 p. 76, 211, 287, 322) ont été abrogés par le VIe supplément du 1er avril 1895 (B. 1895 p. 138) qui renferme, conformément au dernier alinéa du § 1er des dispositions réglementaires de la convention internationale, les *conventions spéciales* en vigueur pour faciliter le trafic réciproque entre les chemins de fer

de l'*Allemagne* et du *Luxembourg* du 29 mai 1893 (B. 1893 p. 231),

de l'*Allemagne* et de la *Suisse* des 13/14 juin 1893 (B. 1894 p. 20, 39),

de la *France*, de la *Belgique*, du *Luxembourg* et des *Pays-Bas* du 9 août 1893 (B. 1894 p. 40),

§ 91.

Dauer der Wirksamkeit des Internationalen Uebereinkommens.

(Wie Int. Uebk. Art. 60.)

Ohne zusätzliche Bestimmungen.

Bemerkungen der Redaktion der Zeitschrift.

1. Die Abschnitte I—III (§§ 1—38) des Vereins-Betriebs-Reglements sind hier nicht reproduziert worden, weil sie nicht direkt für die Beförderung von Gütern gelten.

Für Abschnitt I, Allgemeine Bestimmungen (§§ 1—9), ist der Wortlaut des Betriebs-Reglements vom 1. Januar 1893 noch gültig.

Für Abschnitt II, Beförderung von Personen (§§ 10—29), und Abschnitt III, Beförderung von Reisegepäck (§§ 30—38), gilt der im VIII. Nachtrag vom Dezember 1896 enthaltene Wortlaut.

2. Anlage 1 zum Betriebsreglement (Vorschriften über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände) ist durch die im VII. Nachtrag abgedruckte Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1895 zum Internationalen Uebereinkommen vom 14. Oktober 1890 (Zeitschrift 1895 S. 475 u. ff.) ersetzt.

Die Anlagen 2, 3 und 4 zum Betriebsreglement sind den in dem Internationalen Uebereinkommen vom 14. Oktober 1890 angeführten Anlagen 2, 3 und 4 (Z. 1893 S. 44, 45 und 46) wörtlich gleichlautend.

Der dem Betriebsreglement beigedruckte Anhang I ist laut der Einleitung zum VI. Nachtrag aufgehoben.

3. Die zu dem Vereinsbetriebsreglement erschienenen Nachträge I—V (Z. 1893 S. 254, 328; 1894 S. 76, 211, 287, 322) sind durch den VI. Nachtrag vom 1. April 1895 (Z. 1895 S. 139) aufgehoben, welcher die gemäss dem letzten Absatz des § 1 der Ausführungsbestimmungen zum I. U. abgeschlossenen und z. Z. geltenden *Vereinbarungen leichterer Bedingungen* für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen

Deutschlands und *Luxemburgs* vom 29. Mai 1893 (Z. 1893 S. 213),

Deutschlands und der *Schweiz* vom 13./14. Juni 1893 (Z. 1894 S. 19, 40),

Frankreichs, *Belgiens*, *Luxemburgs* und der *Niederlande* vom 9. August 1893 (Z. 1894 S. 40),

de l'*Allemagne*, d'une part, de l'*Autriche* et de la *Hongrie*, d'autre part, en vigueur depuis le 1er avril 1895 (B. 1895 p. 115).

4° Le VIIe supplément contient, comme il est déjà dit au chiffre 2, l'arrangement additionnel du 16 juillet 1895 à la C. I.; le VIIIe supplément les dispositions modifiées relatives au transport des voyageurs et des bagages (voir ci-dessus au chiffre 1.)

Deutschlands einerseits und *Oesterreichs* und *Ungarns* anderseits, gültig vom 1. April 1895 (Z. 1895 S. 115),

enthält.

4. Nachtrag VII enthält, wie unter Z. 2 erwähnt, die Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1895 zum I. U.; Nachtrag VIII die abgeänderten Bestimmungen für die Beförderung von Personen und Reisegepäck (s. oben unter Z. 1).

Questions traitées par l'office central.

Conventions spéciales pour faciliter le transport réciproque par chemins de fer (§ 1er, dernier alinéa, des dispositions réglementaires pour l'exécution de la convention internationale). — En annonçant dans le Bulletin de 1896 p. 412/413, que l'arrangement additionnel du 16 juillet 1895 à la convention internationale du 14 octobre 1890, concernant l'adjonction de stipulations complémentaires au § 1er des dispositions réglementaires et la revision de l'annexe 1 auxdites dispositions, serait applicable, à dater du 23 novembre 1896, au transport sur les chemins de fer de tous les Etats ayant adhéré à la convention internationale, l'office central a fait ressortir que la convention spéciale du 13 juin 1893 (v. Bulletin 1894 p. 2, 39, 173) entre l'Allemagne, l'Autriche et la Hongrie, les Pays-Bas et la Suisse — à laquelle ont ultérieurement accédé la Belgique et le Luxembourg — pour faciliter le transport réciproque sur les lignes de chemins de fer de ces différents Etats, cesserait, par suite, d'être en vigueur. Par contre, devaient continuer à déployer leurs effets, *en même temps que l'arrangement additionnel du 16 juillet 1895*, les conventions spéciales conclues conformément au § 1er, dernier alinéa, des dispositions réglementaires pour l'exécution de la convention internationale

le 29 mai 1893, entre l'Allemagne et le Luxembourg (B. 1893 p. 231),

le 13/14 juin 1893, entre l'Allemagne et la Suisse (B. 1894 p. 20, 39),

le 9 août 1893, entre la Belgique, la France, le Luxembourg et les Pays-Bas (B. 1894 p. 40), et

Aus dem Geschäftskreise des Central-Amtes.

Erleichternde Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr der Eisenbahnen (Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Uebereinkommen § 1, letzter Absatz). — Anlässlich der Mitteilung in der Zeitschrift von 1896 S. 424/425, dass die Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1895 zum Internationalen Uebereinkommen vom 14. Oktober 1890, betreffend die Beifügung zusätzlicher Vorschriften zu § 1 der Ausführungsbestimmungen und die Änderung der Anlage 1 zu diesen Bestimmungen, vom 23. November 1896 an für den Verkehr zwischen den Eisenbahnen aller bei dem Internationalen Uebereinkommen beteiligten Staaten in Wirksamkeit treten werde, hat das Central-Amt hervorgehoben, dass infolgedessen die in der Zeitschrift 1894 S. 2 (auch 39, 173) publizierte Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands, Oesterreichs und Ungarns, der Niederlande, der Schweiz, wie auch Belgiens und Luxemburgs, vom 13. Juni 1893, ausser Geltung trete, und dass *neben der Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1895* noch die Vereinbarungen erleichternder Vorschriften in Kraft bleiben, welche (im Sinne von § 1, letzter Absatz, der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Uebereinkommen)

am 29. Mai 1893 zwischen Deutschland und Luxemburg (Z. 1893 S. 213),

am 13./14. Juni 1893 zwischen Deutschland und der Schweiz (Z. 1894 S. 19, 40),

am 9. August 1893 zwischen Belgien, Frankreich, Luxemburg und den Niederlanden (Z. 1894 S. 40) und

avec entrée en vigueur le 1er avril 1895, entre l'Allemagne, d'une part, et l'Autriche et la Hongrie, d'autre part; cette dernière convention abrogeant celle qui avait précédemment existé entre les mêmes pays et qui est reproduite dans le B. 1893 p. 64, 136 et 338.

Cette communication a amené une administration a faire remarquer à l'office central que les conventions spéciales du 13/14 juin 1893 (entre l'Allemagne et la Suisse), et du 1er avril 1895 (entre l'Allemagne et l'Autriche et la Hongrie) ne constituent pas des textes indépendants, mais doivent être considérées, ainsi qu'en témoigne leur préambule, comme des compléments à la convention abrogée du 13 juin 1893. On est donc amené naturellement à se demander si les conventions complémentaires du 13/14 juin 1893 et 1er avril 1895 cessent avec cette dernière d'être exécutoires, ou si, au contraire, la convention du 13 juin 1893 doit être considérée comme étant encore en vigueur, auquel cas son titre devrait être changé en: « Convention spéciale du 13 juin 1893, pour faciliter le transport réciproque entre les chemins de fer d'Allemagne, d'une part, d'Autriche et de Hongrie, d'autre part, ainsi qu'entre ceux d'Allemagne, d'une part, et de Suisse, d'autre part ».

Voici comment s'est prononcé l'office central à cet égard:

1° La « *convention spéciale* du 13 juin 1893, entre l'Allemagne, l'Autriche et la Hongrie, les Pays-Bas et la Suisse, à laquelle ont ultérieurement accédé la Belgique et le Luxembourg, pour faciliter le transport réciproque, sur les lignes de chemins de fer de ces différents Etats, des objets exclus du transport ou admis sous certaines conditions, conformément à la convention internationale du 14 octobre 1890 » (Bulletin de l'office central de 1894 p. 2 et 39) est la reproduction textuelle de « *l'arrangement additionnel* du 16 juillet 1895 à la convention internationale du 14 octobre 1890, concernant l'adjonction de stipulations complémentaires au § 1er des dispositions réglementaires et la revision de l'annexe 1 auxdites dispositions », arrangement dont le texte a été publié dans le Bulletin

mit Gültigkeit vom 1. April 1895 an zwischen Deutschland einerseits und Oesterreich und Ungarn anderseits (Z. 1895 S. 115) unter Aufhebung des in Z. 1893 S. 60, 128 und 312 publizierten frühern Übereinkommens zwischen diesen Staaten abgeschlossen worden sind.

Unter Bezugnahme hierauf ist das Central-Amt von einer Verwaltung darauf aufmerksam gemacht worden, dass die Vereinbarungen vom 13./14. Juni 1893 (zwischen Deutschland und der Schweiz) und vom 1. April 1895 (zwischen Deutschland und Oesterreich und Ungarn) keine selbständigen Vorschriften bilden, sondern in ihrer Eingangsformel sich als Ergänzungen zu der ausser Kraft getretenen Vereinbarung vom 13. Juni 1893 darstellen, woraus die Frage entstehe, ob mit dieser letztern Vereinbarung nicht auch die ergänzenden Vereinbarungen vom 13./14. Juni 1893 und vom 1. April 1895 hinfällig geworden seien, oder, wenn dies nicht angenommen werden dürfe, die Vereinbarung vom 13. Juni 1893 als noch in Geltung bestehend betrachtet werden müsse, aber folgende geänderte Überschrift zu erhalten habe: « Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands einerseits und Oesterreichs und Ungarns anderseits, sowie zwischen den Eisenbahnen Deutschlands einerseits und der Schweiz anderseits, vom 13. Juni 1893. »

Das Central-Amt hat sich hierauf wie folgt ausgesprochen:

1. Die « *Vereinbarung* vom 13. Juni 1893 über erleichternde Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands, Oesterreichs und Ungarns, der Niederlande, der Schweiz, auch Belgiens und Luxemburgs, rücksichtlich der nach dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 von der Beförderung ausgeschlossenen oder bedingungsweise zugelassenen Gegenstände » (Zeitschrift des Central-Amts 1894 S. 2 und 39) ist materiell gleichlautend mit der « *Zusatzvereinbarung* vom 16. Juli 1895 zu dem Internationalen Uebereinkommen vom 14. Oktober 1890 betreffend die Beifügung zusätzlicher Vorschriften zu § 1 der Ausführungsbestimmungen und die Änderung der Anlage 1 zu diesen Be-

de l'office central de 1895 p. 477, et qui, après être entré en vigueur, à dater du 1er janvier 1896, pour le trafic entre l'Allemagne, la Belgique, la France, l'Italie, le Luxembourg, la Russie et la Suisse, est devenu applicable, depuis le 23 novembre 1896 (B. 1896 p. 413), au transport sur les chemins de fer de tous les Etats ayant adhéré à la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer.

La « convention spéciale du 13 juin 1893 » a été conclue aussitôt après la clôture de la conférence technique qui avait arrêté, à Berne, le 12 juin 1893, dans un procès-verbal final, les dispositions qui formèrent ensuite « l'arrangement additionnel » du 16 juillet 1895. Comme il était à prévoir que la transformation de ce procès-verbal final en arrangement définitif, la ratification de celui-ci et son entrée en vigueur, entraîneraient des délais considérables, on chercha un moyen d'assurer le plus tôt possible l'application des dispositions qu'il contenait, tout au moins dans le cercle restreint de quelques Etats. C'est ainsi qu'est née la « convention spéciale » qui est devenue inutile et a, par suite, cessé d'être en vigueur du jour où « l'arrangement additionnel » issu du procès-verbal final de la conférence technique est entré en vigueur, ce qui s'est produit de la manière indiquée au B. de 1896 p. 412/413.

2° Les autres conventions spéciales conclues

le 13/14 juin 1893 entre l'Allemagne et la Suisse pour faciliter le transport réciproque sur les lignes de chemins de fer des deux pays (B. 1894 p. 20 et 39), et

le 1er avril 1895 entre l'Allemagne, d'une part, l'Autriche et la Hongrie, d'autre part, pour faciliter le transport réciproque sur les lignes de chemins de fer de ces pays (B. 1895 p. 113)

sont désignées, il est vrai, dans leur préambule comme formant un complément ou une adjonction à la « convention spéciale actuellement en vigueur » entre l'Allemagne, l'Autriche et la Hongrie, les Pays-Bas et la Suisse, et à laquelle la Belgique et le Luxembourg ont ultérieurement accédé. Mais elles n'ont pu disparaître en même temps que cette dernière, dont elles diffèrent, puisqu'elles renferment des dispositions qui ne sont

stimmungen », welche in der Zeitschrift des Central-Amtes von 1895 S. 475 abgedruckt, vom 1. Januar 1896 an im Verkehr zwischen Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, Russland und der Schweiz in Kraft getreten und vom 23. November 1896 hinweg (Z. 1896 S. 425) für den Verkehr zwischen den Eisenbahnen aller am Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beteiligten Staaten verbindlich geworden ist.

Die « Vereinbarung vom 13. Juni 1893 » wurde im unmittelbaren Anschluss an die fachmännische Konferenz, welche am 12. Juni 1893 in Bern in einem Schlussprotokoll die Bestimmungen festgestellt hatte, die dann Inhalt der « Zusatzvereinbarung » vom 16. Juli 1895 wurden, abgeschlossen. Man musste voraussehen, dass die Übertragung des Schlussprotokolls in einen Vertrag, sowie die Genehmigung des letztern und damit die Inkraftsetzung seiner Bestimmungen geraume Zeit in Anspruch nehmen werde und man suchte nach einem Auskunftsmittel, um diese Bestimmungen wenigstens im beschränkten Kreise einiger Staaten zur möglichst baldigen Einführung zu bringen. Dieser Absicht ist die « Vereinbarung » entsprungen, welche so bald unnötig und damit hinfällig geworden ist, als die aus dem Schlussprotokoll der fachmännischen Konferenz hervorgegangene « Zusatzvereinbarung » in Wirksamkeit trat, was in der in Z. 1896 S. 424/425 gemeldeten Weise stattgefunden hat.

2. Die weitern Vereinbarungen

für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und der Schweiz vom 13./14. Juni 1893 (Z. 1894 S. 19 und 40) und

für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands einerseits und Oesterreichs und Ungarns anderseits, vom 1. April 1895 (Z. 1895 S. 115),

sind allerdings in ihrem Eingang als Ergänzung, beziehungsweise als Zusätze zu der « zwischen Deutschland, Österreich und Ungarn, den Niederlanden und der Schweiz, wie auch Belgien und Luxemburg « zur Zeit » in Geltung stehenden Vereinbarung » bezeichnet. Sie haben aber nicht mit dieser ausser Wirksamkeit treten dürfen, denn sie sind von ihr qualitativ verschieden, indem sie Bestimmungen enthalten, welche von denjenigen des

pas analogues à celles du procès-verbal final du 12 juin 1893 et de « l'arrangement additionnel » du 16 juillet 1895, et qui sont et doivent rester applicables, ainsi que la convention spéciale entre l'Allemagne et le Luxembourg (B. 1893 p. 231) et celle entre la Belgique, la France, le Luxembourg et les Pays-Bas (B. 1894 p. 40).

On ne saurait donc admettre qu'il existe entre la convention spéciale du 13 juin 1893, et celles du 13/14 juin 1893, entre l'Allemagne et la Suisse, et du 1er avril 1895, entre l'Allemagne, d'une part, l'Autriche et la Hongrie, d'autre part, une connexité telle que l'abrogation de la première entraîne celle des deux autres. L'une est devenue inutile par suite de l'entrée en vigueur de l'arrangement additionnel du 16 juillet 1895 à la convention internationale, les autres restent en vigueur parce qu'elles ne sont pas remplacées par ledit arrangement, mais renferment des dispositions différentes. (20 février 1899.)

Schlussprotokolls vom 12. Juni 1893 und der « Zusatzvereinbarung » vom 16. Juli 1895 abweichen und neben diesen Kraft haben und behalten sollen, gleich wie die besondere Vereinbarung zwischen Deutschland und Luxemburg (Z. 1893 S. 213) und diejenige zwischen Belgien, Frankreich, Luxemburg und den Niederlanden (Z. 1894 S. 40).

Man darf also zwischen der Vereinbarung vom 13. Juni 1893 und den Vereinbarungen Deutschland-Schweiz vom 13./14. Juni 1893 und Deutschland einerseits, Oesterreich und Ungarn anderseits, vom 1. April 1895 nicht einen solchen Zusammenhang annehmen, dass mit der Hinfälligkeit der erstern auch die beiden letztern als ausser Kraft getreten betrachtet werden müssten. Jene ist mit der Inkraftsetzung der Zusatzvereinbarung zum Internationalen Uebereinkommen vom 16. Juli 1895 unnötig geworden; diese behalten ihre Geltung, weil sie durch die Zusatzvereinbarung nicht ersetzt sind, sondern von dieser abweichende Bestimmungen enthalten. (Vom 20. Februar 1899.)

Jurisprudence dans les différents Etats.

Réclamation pour frais de transport. Transport en plusieurs wagons d'une expédition pouvant être chargée sur un seul.

(Arrêt de la cour de cassation de France du 13 juin 1898.)
— Comp. C. I. art. 6 *e*, et 11. —

Une expédition de 9397 kilos de fil et tissu de jute avait été chargée sur deux wagons et la compagnie de l'Est réclamait comme prix de transport au destinataire une somme de 413 fr. 80. Celui-ci, sous prétexte que la marchandise aurait pu être chargée sur un seul wagon du poids de charge de 10 000 kilos, prétendait, au contraire, ne payer que sur le poids réel et non d'après la taxe afférente à deux wagons complets de 5000 kilos. L'affaire soumise au tribunal civil de Lunéville fut jugée en faveur du destinataire.

Considérant, dit le jugement, qu'il est constant que les marchandises pouvaient être chargées sur un seul wagon, puisque à plusieurs reprises le destinataire a reçu de la compagnie de l'Est des wagons contenant un poids égal de la même marchandise et a même reçu en 1894 un wagon contenant 9950 kilos de jute;

Rechtsprechung in den verschiedenen Staaten.

Frachtreklamation. Beförderung einer Wagenladung in mehreren Wagen.

(Entscheidung des franz. Kassationshofes vom 13. Juni 1898.)
— Zu vergleichen I. U. Art. 6, *e*, und 11. —

Eine Sendung von 9397 kg Garn und Jutengewebe war in zwei Wagen verladen worden und die Ostbahn verlangte vom Empfänger für Fracht den Betrag von Fr. 413, 80. Dieser behauptete dagegen, die Fracht nur nach dem wirklichen Gewicht und nicht für zwei Wagen von 5000 kg Tragkraft zu entrichten zu haben, weil das Gut auf einen Wagen von 10 000 kg Tragkraft hätte verladen werden können. Vom Civilgericht von Lunéville wurde die Angelegenheit zu gunsten des Empfängers entschieden.

In Betracht, sagt das Urteil, dass es feststeht, dass das Gut auf einen Wagen hätte verladen werden können, nachdem der Empfänger zu verschiedenen Malen durch die Ostbahn Wagen erhalten hat, die ein gleiches Gewicht desselben Gutes enthielten, und dass er selbst im Jahre 1894 einen Wagen mit 9950 kg Jute empfing;

Considérant que le chargement, dont les frais sont compris dans le tarif spécial demandé pour l'expédition, a été fait par la compagnie expéditrice, qui était tenue par suite de le faire de la manière la plus favorable pour le destinataire, par conséquent en plaçant la marchandise sur un seul wagon: que la compagnie n'établit pas qu'à la gare de Dunkerque il ne se trouvait pas de wagons pouvant charger 10 000 kilos; que son allégation, pour une gare comme Dunkerque, paraît peu vraisemblable; que, fût-elle exacte, la compagnie expéditrice pouvait évidemment se procurer en quelques heures le wagon qui lui manquait;

Qu'aucune clause des tarifs n'autorise les compagnies à imposer aux expéditeurs des wagons dont les dimensions peuvent être préjudiciables à leurs intérêts; qu'une telle latitude ne peut être admissible, car elle permettrait aux compagnies de favoriser, de la façon la plus arbitraire, certains commerçants au détriment de certains autres; qu'il ressort de ce qui précède qu'en faisant son chargement sur deux wagons, la compagnie a commis une faute dont elle ne peut bénéficier, que le destinataire ne peut évidemment être tenu de payer les frais de transport que sur le poids réel de la marchandise, comme si elle avait été chargée sur un seul wagon.

La compagnie de l'Est forma un pourvoi contre cette décision et la *cour de cassation lui a donné gain de cause* en annulant le jugement attaqué par l'arrêt suivant:

Vu le tarif spécial P. V. 20 Nord et Est, et l'art. 7 des conditions communes d'application;

Attendu que les expéditeurs ont envoyé de Dunkerque à Blainville, par l'intermédiaire des compagnies du Nord et de l'Est, 9397 kilos de fil et tissus de jute, en petite vitesse, aux conditions des tarifs les plus réduits; qu'en conséquence la gare expéditrice a choisi les tarifs spéciaux P. V. 20 Nord et Est applicables au transport desdites marchandises par wagons d'au moins 5000 kilos; qu'elle a chargé 5000 des 9397 kilos sur un wagon et le surplus, soit 4397 kilos sur un deuxième wagon: que conformément aux conditions d'appli-

dass die Verladung, für welche die Gebühr in dem vom Absender verlangten Specialtarif inbegriffen ist, von der Versandbahn besorgt wurde, die deshalb verpflichtet war, dieselbe auf die für den Empfänger vorteilhafteste Art auszuführen, das ist, indem sie die Sendung auf einem einzigen Wagen unterbrachte; dass die Eisenbahn nicht nachweist, dass auf der Station Dünkirchen Wagen mit 10 000 kg Tragfähigkeit nicht vorhanden waren, und dass eine solche Behauptung, in Ansehung einer Station wie Dünkirchen, wenig wahrscheinlich erscheint, dass, wenn sie richtig wäre, die Versandbahn sich offenbar in wenigen Stunden den Wagen verschaffen konnte, der ihr fehlte;

dass keine Bestimmung des Tarifs der Eisenbahn erlaubt, den Absendern Wagen zu überweisen, deren Dimensionen ihren Interessen nachteilig sind; dass eine derartige Befugnis nicht zulässig ist, da sie den Eisenbahnen gestatten würde, in willkürlichster Weise einzelne Versender zum Nachteile der andern zu begünstigen; dass aus dem Vorstehenden hervorgeht, dass die Versandbahn, indem sie die Verladung auf zwei Wagen ausführte, einen Fehler gemacht hat, von dem sie keinen Vorteil haben darf; dass der Empfänger offenbar nur gehalten sein kann, die Frachtkosten für das wirkliche Gewicht der Sendung zu bezahlen, wie wenn es auf einen Wagen verladen worden wäre.

Die Ostbahn hat gegen die Entscheidung Revision eingelegt und der *Kassationshof hat ihr recht gegeben*, indem er das angefochtene Urteil mit nachstehender Entscheidung aufhob:

Nach Einsicht des Frachtgut-Specialtarifs zwischen Nord- und Ostbahn Nr. 20 und des Artikels 7 der gemeinschaftlichen Tarifbedingungen:

in Erwägung, dass die Absender von Dünkirchen nach Blainville durch die Nord- und Ostbahn 9397 kg Garn und Gewebe von Jute als Frachtgut zu den billigsten Tarifen versandt haben; dass infolgedessen die Versandstation den Specialtarif zwischen Nord- und Ostbahn Nr. 20, der auf Sendungen dieser Güter in Wagenladungen von mindestens 5000 kg anwendbar ist, gewählt hat; dass sie 5000 kg von diesen 9397 kg auf einen Wagen und den Rest, das ist 4397 kg auf einen zweiten Wagen geladen hat; dass, gemäss den allen Specialtarifen der Nord-

cation communes à tous les tarifs spéciaux de la compagnie du Nord, l'excédent de poids inférieur au chargement complet d'un wagon a été taxé au prix des tarifs spéciaux P. V. 20, calculé sur le minimum de tonnage exigé pour l'application de ces tarifs et non d'après le poids réel au prix du tarif général, qui aurait été moins avantageux pour les expéditeurs:

Attendu qu'à l'arrivée des marchandises, le destinataire a refusé de payer les 413 fr. 80 qui lui étaient réclamés pour le transport et qu'il a offert 389 fr. 05, sous prétexte que les marchandises auraient dû être chargées sur un seul wagon et que ce procédé dont il prétendait déjà avoir bénéficié aurait été plus économique;

Mais attendu qu'en chargeant les marchandises litigieuses sur deux wagons d'une contenance de 5000 kilos et en les taxant comme expéditions de 5000 kilos chacune, la compagnie n'a fait qu'appliquer l'article du tarif requis, et que le tribunal, en décidant le contraire, a violé les textes ci-dessus visés; par ces motifs casse et annule. (Annales des chemins de fer et tramways 1899 p. 37.)

bahn gemeinsamen Bestimmungen, der unter einer vollen Wagenladung verbleibende Gewichtsüberschuss zum Satze des Frachtgut-Specialtarifs Nr. 20 auf das für die Anwendung des Tarifs geforderte Gewichtsminimum berechnet worden ist und nicht auf das wirkliche Gewicht nach dem allgemeinen Tarife, was weniger vorteilhaft für die Absender gewesen wäre:

in Erwägung, dass bei Ankunft des Gutes der Empfänger sich geweigert hat, die ihm für die Beförderung verlangten 413 Fr. 80 zu bezahlen, und dass er 389 Fr. 05 mit Berufung darauf angeboten hat, dass die Ware auf einen einzigen Wagen zu verladen gewesen wäre und dass er durch dieses Verfahren, von dem er behauptet, dass es ihm gegenüber schon eingehalten worden sei, eine billigere Fracht erzielt hätte;

dass jedoch durch die Verladung des strittigen Gutes auf zwei Wagen von 5000 kg und unter Frachtberechnung wie für Sendungen von je 5000 kg die Eisenbahn nur die Bedingung des verlangten Tarifs zur Anwendung gebracht und das Handelsgericht durch seine gegenteilige Entscheidung die vorstehend angeführten Bestimmungen verletzt hat. (Annales des chemins de fer et tramways 1899 S. 37.)

Compétence des tribunaux en cas de retard dans la livraison d'une expédition de Paris à Londres.

(Jugement du tribunal de commerce de la Seine du 23 novembre 1898.)

— Comp. C. I. art. 27 et 39. —

Le tribunal de commerce de la Seine, appelé à se prononcer sur la responsabilité du chemin de fer transporteur pour retard dans la livraison d'un envoi fait de Paris à Londres, s'est déclaré d'office incompétent pour connaître de l'action en dommages-intérêts introduite devant lui, par le motif que le tarif international appliqué dans l'espèce [1]) édictait la compétence exclusive du tribunal du lieu de destination.

Attendu, dit le jugement, qu'il est établi que le 3 juin 1898, une caisse de vêtements de con-

[1]) Le lecteur remarquera que l'expédition dont parle ce jugement n'était pas soumise aux dispositions de la convention internationale de Berne du 14 octobre 1890.

Gerichtsstand bei Nichteinhaltung der Lieferfrist im internationalen Verkehr Paris-London.

(Urteil des Handelsgerichts des Seine-Departements vom 23. November 1898.)

Zu vergleichen I. U., Art. 27 und 39.

Das Handelsgericht, welches über die Haftpflicht der Eisenbahn wegen verspäteter Ablieferung einer Sendung von Paris nach London befinden sollte, hat sich von Amts wegen inkompetent erklärt, in der Klage auf Schadensvergütung zu erkennen, weil der im Falle angewandte internationale Tarif [1]) ausschliesslich die Kompetenz des Gerichts des Empfangssortes bestimme.

In Erwägung, sagt das Urteil, dass feststeht, dass am 3. Juni 1898 eine Kiste fertiger Kleider

[1]) Der Leser wird beachten, dass der internationale Verkehr, von dem in diesem Urteile die Rede ist, den Bestimmungen des Berner internationalen Uebereinkommens vom 14. Oktober 1890 nicht untersteht.

fection du poids de 35 kilos était remise à la compagnie des chemins de fer de l'Est, gare de Paris-Reuilly, pour être expédiée petite vitesse en port payé avec lettre de voiture directe de Paris à Londres, aux conditions du service international; que l'expéditeur s'étant rendu, le 12 juin 1898, à Londres n'a pu, malgré de nombreuses réclamations et démarches, obtenir livraison du colis litigieux; que les échantillons contenus dans ce colis étaient destinés à ses clients et devaient lui permettre de conclure des affaires comme lors d'un voyage précédent; qu'il est rentré à Paris, le 17 juin 1898, sans avoir pu entrer en possession de son colis; que conformément aux conditions du service international, le délai de transport ne pouvant dépasser six jours francs de gare en gare, ce colis aurait dû lui être délivré le 9 juin 1898, alors qu'il ne lui a été offert que le 25 juin;

Attendu que dans ces circonstances de fait, le demandeur prétend que le retard serait imputable à la compagnie des chemins de fer de l'Est: que par suite de ce retard, il aurait manqué des commandes et exposé des frais de voyage inutiles; qu'il aurait subi de ce chef un préjudice qu'il évalue à une somme de 1210 fr. 95; que réparation lui serait due:

Attendu que la compagnie des chemins de fer de l'Est, sans contester le retard dans la livraison du colis, soutient avoir remis le colis litigieux à la compagnie des chemins de fer de l'Ouest le 4 juin 1898, c'est-à-dire dans les délais réglementaires: que le retard serait le fait de cette dernière; qu'en conséquence il lui appartiendrait d'intervenir dans l'instance pour y prendre ses lieu et place; que, en ce qui la concerne, n'ayant aucune faute, elle devrait être mise hors de cause;

Mais attendu qu'en supposant même que la compagnie des chemins de fer de l'Est n'ait commis personnellement aucune faute, il convient d'observer qu'elle n'en est pas moins responsable de l'exécution d'un contrat qui a été passé entre elle et le demandeur;

Et attendu que ce contrat comporte une clause relative aux réclamations; qu'aux termes de ladite clause du tarif dûment homologué: «en cas d'acci-

im Gewichte von 35 Kg im Bahnhofe Paris-Reuilly der Ostbahn übergeben wurde, um in gewöhnlicher Fracht und franko mit direktem Frachtbriefe zu den Bedingungen des internationalen Verkehres nach London befördert zu werden; dass der Aufgeber, der sich am 12. Juni 1898 nach London begeben hatte, trotz zahlreicher Reklamationen und Bemühungen das streitige Kollo nicht ausgeliefert bekommen konnte; dass die in diesem Kollo befindlichen Muster für seine Kunden bestimmt waren und ihm ermöglichen sollten, Geschäfte abzuschliessen wie anlässlich einer vorhergegangenen Reise; dass er am 17. Juni 1898 nach Paris zurückgekehrt ist, ohne in den Besitz seines Kollo gelangt zu sein; dass, da gemäss den Bedingungen des internationalen Tarifes, die Lieferfrist von Bahnhof zu Bahnhof sechs freie Tage nicht überschreiten durfte, ihm das Kollo am 9. Juni 1898 hätte ausgeliefert werden sollen, während es ihm erst am 25 Juni angeboten worden ist;

dass unter diesen thatsächlichen Verhältnissen der Kläger behauptet, dass die Verzögerung der Ostbahn zur Last zu legen sei; dass er infolge der Verspätung Bestellungen nicht erhalten und unnütze Reisekosten gehabt habe: dass er dadurch einen Nachteil erlitten habe, den er auf Fr. 1210, 95 schätze, wofür ihm Schadensvergütung zuzusprechen sei;

in Erwägung, dass die Ostbahngesellschaft, ohne die Verspätung in der Lieferung des Kollo zu bestreiten, behauptet, dass sie das streitige Kollo am 4. Juni 1898, also innerhalb der reglementsmässigen Lieferfrist, der Westbahn überwiesen habe; dass die Verspätung von der letzteren herrühre; dass es demnach dieser gebühre, auf die Klage zu antworten und dabei ihre Interessen zu vertreten und die Ostbahngesellschaft, weil ohne Verschulden, davon zu entbinden sei:

in Erwägung jedoch, dass wenn auch angenommen werden wollte, dass die Ostbahn selbst keinerlei Verschulden treffe, doch zu beachten ist, dass sie nichtsdestoweniger für die Ausführung des zwischen ihr und dem Kläger abgeschlossenen Vertrages zu haften hat;

dass aber dieser Vertrag einen Vorbehalt hinsichtlich der Reklamationen enthalt, indem nach dem Texte des gehörig genehmigten Tarifes «im

dent, retard ou pertes dont les compagnies pourraient être responsables, le dommage devra toujours être réglé au lieu de destination et, s'il y a litige, devant les tribunaux de ce lieu »: qu'en l'espèce l'expéditeur aurait donc dû porter sa demande devant les tribunaux du lieu de la destination des marchandises transportées et qu'en conséquence ce tribunal doit, même d'office, se déclarer incompétent pour juger la contestation qui lui est soumise;

Attendu que de ce qui précède il résulte que ce tribunal est incompétent pour juger la demande introduite, qu'il s'ensuit qu'il n'y a pas lieu d'examiner la demande en garantie;

Par ces motifs, d'office, se déclare incompétent sur l'ensemble des demandes; renvoie la cause et les parties devant les juges qui doivent en connaître; et condamne le demandeur aux dépens. (Gazette du Palais du 26 janvier 1899.)

Falle eines Unfalls, von Verspätung oder Verlusten, für welche die Eisenbahnen haftpflichtig werden können, der Schaden immer am Bestimmungsorte geregelt werden soll und, wenn die Sache streitig wird, vor den Gerichten dieses Ortes »: dass im vorliegenden Falle der Kläger deshalb seine Klage vor den Gerichten des Bestimmungsortes des beförderten Gutes hätte anbringen sollen und somit das diesseitige Gericht von Amts wegen sich unzuständig für die Beurteilung des ihm unterbreiteten Streites erklaren muss:

in Erwägung, dass daraus, dass das diesseitige Gericht unzuständig für die Beurteilung der eingebrachten Klage ist, folgt, dass keine Veranlassung vorliegt, auf die Garantieklage einzutreten.

Indem das Gericht sich von Amts wegen als überhaupt unzuständig erklärte, verwies dasselbe die Sache und die Parteien vor die Richter, die darüber zu erkennen haben und verurteilte den Kläger zu den Kosten. (Gazette du Palais vom 26. Januar 1899.)

Avarie pendant le déchargement par le destinataire. Non responsabilité du chemin de fer.

(Jugement du tribunal de commerce de Louvain, du 13 décembre 1898.)

— Comp. C. I. art. 29. —

Le propriétaire d'un cheval arrivé sain et sauf au lieu de destination, mais blessé au cours du déchargement, avait actionné l'Etat belge sous prétexte que l'accident était imputable à un défaut de précaution de la part des agents du chemin de fer et que celui-ci lui devait par conséquent réparation du préjudice causé. Cette prétention n'a pas été accueillie par le tribunal de commerce de Louvain qui, dans le jugement reproduit ci-dessous, a constaté que l'accident avait eu lieu *après* achèvement du contrat de transport et que dans le cas où les employés du chemin de fer coopèrent à un déchargement incombant aux soins exclusifs du destinataire, ils sont les préposés de ce dernier et non du chemin de fer.

Attendu que le demandeur reconnait que l'accident dont le cheval a été victime s'est produit pendant le débarquement de l'animal et que celui-

Beschädigung während der Entladung durch den Empfänger. Ausschluss der Haftpflicht der Eisenbahn.

(Urteil des Handelsgerichts in Louvain vom 13. Dezember 1898.

— Zu vergleichen I. U. Art. 29. —

Der Eigentümer eines Pferdes, das wohlbehalten am Bestimmungsorte angekommen, aber während der Ausladung verletzt worden war, hatte die belgische Staatsbahn unter dem Vorgeben gerichtlich belangt, dass der Unfall auf einen Mangel an Vorsicht seitens der Eisenbahnbediensteten zurückzuführen und deshalb die Eisenbahn schuldig sei, den verursachten Schaden zu vergüten. Diesem Anspruch ist seitens des Handelsgerichts in Louvain keine Folge gegeben worden, da der Unfall *nach* Ausführung des Frachtvertrages stattgefunden habe, und in dem Falle, wo die Eisenbahnbediensteten bei einer Entladung mitwirken, die ausschliesslich von dem Empfänger zu bethätigen ist, diese die Beauftragten des letzteren und nicht der Eisenbahn seien.

Das abweisende Urteil stützt sich auf folgende Erwägungen: dass der Kläger anerkennt, dass der dem Pferde zugestossene Unfall während der Aus-

ci était arrivé sain et sauf au lieu de destination; qu'il ne peut donc s'agir de l'art. 39 de la loi qui concerne les avaries et le manquant survenus dans le cours du contrat de transport, qui était achevé dans l'espèce;

Attendu que, dans le livret réglementaire, rédigé en exécution de la loi du 25 août 1891 [1]), qui constitue le complément de cette loi et s'impose au public avec la même force et la même autorité que cette loi elle-même, l'art. 27, alinéa 12 [2]), dit: que « l'administration décline toute responsabilité en ce qui concerne le dommage causé par le déchargement, lorsque cette opération incombe au destinataire »; que l'art. 55 [3]) dit: que « l'embarquement et le débarquement des animaux ont lieu par les soins exclusifs et sous l'entière responsabilité des expéditeurs ou des destinataires »: que ces dispositions constituent la convention, sont obligatoires et que, conséquemment, le demandeur débarquait le cheval à ses risques et périls;

Mais attendu que le demandeur prétend que l'administration a, par ses agents, commis une faute qui a occasionné l'accident et qu'ainsi l'Etat doit réparer le dommage en vertu des art. 40 et 45 de la loi et du droit commun; que, suivant lui, il existait, en effet, un vide entre le box et la rampe de la station de Chaineux; que les ouvriers de l'Etat, pour combler ce vide, ont installé horizontalement, au niveau du sol, une perche ronde; que le demandeur conduisait le cheval en le faisant reculer; que le cheval a posé le pied postérieur droit sur l'extrémité de la perche, l'a fait basculer et tomber; que le membre postérieur du cheval s'est alors trouvé engagé entre le box et la rampe, ce qui a occasionné la blessure grave aujourd'hui reprochée;

Attendu que si même ces faits étaient établis, ils n'engageraient pas la responsabilité de l'Etat défendeur, le déchargement devant se faire par les soins exclusifs et sous l'entière responsabilité

[1]) B. 1893 p. 147.
[2]) B. 1895 p. 446.
[3]) B. 1895 p. 463.

ladung des Tieres eingetreten ist und dass dieses wohlbehalten am Bestimmungsorte angekommen war; dass daher nicht Artikel 39 des Gesetzes in Frage kommt, welcher von den während der Ausführung des Frachtvertrages eingetretenen Schäden und Minderungen handelt, da beim Eintritt des Schadens der Frachtvertrag vollzogen war;

dass das in Ausführung des Gesetzes vom 25. August 1891 [1]) aufgestellte Reglement, welches eine Ergänzung dieses Gesetzes bildet und dem Publikum gegenüber die gleiche Verbindlichkeit und die gleiche Autorität wie das Gesetzt selbst besitzt, im Artikel 27, Absatz 12 [2]), besagt: dass « die Verwaltung jede Haftpflicht für den Schaden ablehnt, welcher aus der Entladung entsteht, sofern diese dem Empfänger obliegt »; dass nach Artikel 55 [3]) « die Ein- und Ausladung der Tiere ausschliesslich Sache der Absender und Empfänger ist und sich unter deren alleiniger Verantwortlichkeit vollzieht »; dass diese Bestimmungen den Vertrag bilden, verbindlich sind und daher der Kläger das Pferd auf seine Gefahr auslud;

in Erwägung jedoch, dass der Kläger behauptet, der Verwaltung falle durch ihre Leute ein Verschulden zur Last, das den Unfall herbeigeführt habe, und dass demnach die Staatsbahn nach Artikel 40 und 45 des Gesetzes und nach gemeinem Rechte den Schaden zu vergüten habe; dass nach seiner Angabe thatsächlich eine Lücke zwischen dem Pferdewagen und der Rampe auf Station Chaineux bestand; dass die Arbeiter der Staatsbahn, um diese Lücke auszufüllen, in Höhe des Bodens eine runde Stange wagrecht auflegten; dass der Kläger das Pferd rückwärts gehen liess; dass das Pferd den rechten Hinterfuss auf das Ende der Stange setzte, wodurch sie umschlug und herabfiel; dass alsdann der Hinterfuss des Pferdes sich zwischen dem Wagen und der Rampe eingekeilt befand, was die heute zum Vorwurfe gemachte schwere Verletzung herbeiführte;

dass, wenn auch diese Vorkommnisse festgestellt wären, sie doch nicht die Haftpflicht der beklagten Staatsbahn nach sich ziehen würden, da die Ausladung ausschliesslich durch den Kläger und unter

[1]) Z. 1893 S. 136.
[2]) Z. 1895 S. 445.
[3]) Z. 1895 S. 462.

du demandeur, qui était seul juge des précautions à prendre et qui, s'il estimait le déchargement impossible dans les conditions existantes, devait exiger d'autres mesures;

Attendu que si des ouvriers de la gare ont intercalé la perche dont il s'agit, le demandeur était encore en droit de ne point employer ce moyen; qu'en l'adoptant, sans doute parce qu'il voulait décharger le plus vite possible, parce qu'il voulait prendre part à la course qui se préparait, il en a accepté les risques et doit s'imputer à lui-même la cause de l'accident; que pendant le déchargement incombant au demandeur seul, les ouvriers de la gare agissaient sous ses ordres et non comme agents de l'administration;

Attendu, d'ailleurs, que d'après la loi et les règlements, le demandeur devait décharger ou faire décharger sous sa direction et sous sa seule responsabilité, qu'il ne paie aucune taxe de déchargement; qu'il est interdit d'après l'article 15 de la loi de conclure des traités particuliers dérogeant aux prix et conditions des tarifs: que les ouvriers ne pouvaient dès lors être considérés comme les *préposés* de l'Etat et ne pouvaient, par suite, engager sa responsabilité;

Attendu qu'en tout cas, le demandeur, s'il croyait avoir un droit quelconque à réparation, a commis une faute lourde en laissant le même jour, immédiatement après l'accident, son cheval prendre part à une course; que cela prouve le peu de gravité de la blessure et qu'il est évident que cet effort violent, imposé à l'animal, a modifié complètement l'état du membre blessé et rendrait impossible l'évaluation même approximative du dommage qui aurait été subi si le cheval avait été immédiatement soigné et mis au repos;

Par ces motifs, le tribunal déclare l'action irrecevable et mal fondée. (Communication directe.)

seiner alleinigen Verantwortlichkeit vorzunehmen war; dass dieser allein über die zu ergreifenden Vorsichtsmassregeln zu bestimmen hatte und dass, wenn er die Ausladung unter den bestehenden Verhältnissen für unthunlich hielt, er andere Vorkehrungen fordern musste;

in Erwägung, dass, wenn auch die Bahnhofarbeiter die in Rede stehende Stange eingelegt haben, der Kläger doch berechtigt war, dieses Mittel nicht zuzulassen; dass, indem er es zuliess, ohne Zweifel weil er so rasch als möglich ausladen wollte, um an dem bald beginnenden Rennen teilzunehmen, er dessen Risiko übernahm und sich selbst die Ursache des Unfalls zuzuschreiben hat; dass während der Ausladung, die vom Kläger allein auszuführen war, die Bahnhofarbeiter in seinem Auftrag und nicht als Bedienstete der Verwaltung handelten;

dass überdies nach Gesetz und Reglement, der Kläger unter seiner Leitung und seiner alleinigen Verantwortlichkeit ausladen oder ausladen lassen musste, dass er keinerlei Ausladegebühr zu entrichten hat; dass es nach Artikel 15 des Gesetzes untersagt ist, besondere Abmachungen, die von den Sätzen und Bedingungen der Tarife abweichen, zu vereinbaren; dass hiernach die Arbeiter nicht als die *Beauftragten* der Staatsbahn betrachtet werden und daher deren Verantwortlichkeit nicht herbeiführen konnten;

dass in jedem Falle der Kläger, wenn er glaubte, irgend ein Recht auf Entschadigung zu haben, einen schweren Fehler beging, indem er am gleichen Tage, unmittelbar nach dem Unfalle, sein Pferd an einem Rennen teilnehmen liess; dass dieser Umstand die geringe Bedeutung der Verletzung beweist, und dass es klar ist, dass die heftige, dem Tiere zugemutete Anstrengung den Zustand des verwundeten Gliedes vollständig verändert hat, und die selbst annähernde Abschätzung desjenigen Schadens unmöglich machte, welcher festzustellen gewesen, wenn das Pferd sofort in Pflege genommen und ihm Ruhe gegönnt worden wäre. (Direkte Mitteilung.)

Responsabilité du chemin de fer pour avarie pendant le camionnage.

(Jugement du tribunal de commerce de la Seine, du 12 octobre 1898.)

— Comp. C. I. art. 30. —

Une harasse de porcelaine avait été transportée aux conditions du tarif spécial en port dû et livrable au domicile du destinataire à Paris. Lors de la livraison de la marchandise, le destinataire formula des réserves sur l'état intérieur du colis et fit ensuite constater par témoins le bris de plusieurs objets. La compagnie d'Orléans, invitée par le destinataire à lui rembourser le montant de l'avarie, s'y refusa, prétextant que l'expédition ayant eu lieu aux conditions du tarif spécial, elle ne devait être responsable que si la preuve d'une faute était fournie contre elle, mais le tribunal de commerce de la Seine n'a pas admis ce moyen de défense:

Attendu, dit le jugement, qu'il est établi et non contesté que, le 3 août 1897, une harasse de porcelaine était expédiée depuis la gare de Vierzon, par petite vitesse, en port dû et au tarif le plus réduit, livrable à domicile à Paris; que la compagnie d'Orléans a effectué le transport dont elle s'était chargée; que c'est donc à bon droit qu'elle en réclame le prix justifié de 12 fr. 90 au défendeur; qu'il échet de faire droit à sa demande;

Attendu que le destinataire n'a pris livraison des marchandises qui lui étaient offertes à son domicile qu'en formulant, à propos des objets pouvant être brisés, des réserves qui furent mentionnées par lui sur la feuille d'expédition avec l'assentiment du préposé de la compagnie; qu'il fit ensuite constater par deux témoins assistant au déballage de la harasse que quatre assiettes étaient cassées et qu'aujourd'hui il réclame à la compagnie le prix de ces quatre assiettes, soit la somme de 1 fr. 50;

Attendu que la compagnie d'Orléans résiste à cette demande en soutenant que, la harasse ayant été expédiée au tarif le plus réduit, elle serait exonérée de toute responsabilité relativement aux avaries qu'elle a pu souffrir en cours de route et qu'en tout cas le destinataire aurait à faire la preuve de la faute qu'il lui impute, ce qu'il ne ferait pas

Haftpflicht der Eisenbahn für Beschädigung während der Zuführung des Guts.

(Urteil des Handelsgerichts des Seine-Departements vom 12. Oktober 1898.)

— Zu vergleichen I. U. Art. 30. —

Ein Harass Porzellan war zu den Bedingungen eines Specialtarifs, in überwiesener Fracht und lieferbar in die Behausung des Empfängers in Paris, befördert worden. Bei der Ablieferung des Guts machte der Empfänger Vorbehalte wegen des inneren Zustandes des Kollo und liess alsdann durch Zeugen den Bruch mehrerer Gegenstände feststellen. Die Orléansbahn, von der der Empfänger Vergütung des Schadensbetrages verlangt hatte, weigerte sich dessen unter Berufung darauf, dass, da die Beförderung zu den Bedingungen des Specialtarifes stattgefunden habe, sie nur dann haftpflichtig sei, wenn ihr ein Verschulden nachgewiesen werde; das Handelsgericht des Seine-Departements hat jedoch dieses Verteidigungsmittel zurückgewiesen:

in Erwägung, wie das Urteil sagt, dass es feststeht und nicht bestritten ist, dass am 3. August 1897 ein Harass Porzellan von Station Vierzon in gewöhnlicher Fracht, unfrankiert und zum günstigsten Tarife, in die Behausung in Paris lieferbar, abgesandt wurde; dass die Orléansbahn die Beförderung, die sie übernommen, ausgeführt hat; dass sie daher mit Recht vom Kläger die nachgewiesene Fracht von 12 Fr. 90 verlangt; dass dieserhalb ihrem Begehren Folge zu geben ist;

dass der Empfänger das Gut, das ihm in seiner Behausung angeboten wurde, nur unter Vorbehalt hinsichtlich etwa zerbrochener Gegenstände annahm, welcher Vorbehalt durch ihn auf der Ladeliste mit Zustimmung des Vertreters der Eisenbahn vorgemerkt wurde; dass er alsdann durch zwei der Auspackung des Harass beiwohnende Zeugen feststellen liess, dass vier Teller zerbrochen waren und dass er von der Eisenbahn den Preis dieser vier Teller im Betrage von 1 Fr. 50 verlangt:

dass die Orléansbahn dieser Forderung nicht entsprechen will, indem sie behauptet, dass, da der Harass zu dem billigsten Tarife befördert worden, sie von jeder Haftpflicht hinsichtlich der Beschädigungen befreit sei, die er während des Transportes erleiden konnte, und dass der Empfänger in jedem Falle den Beweis des Verschuldens,

en l'espèce; qu'à tous égards la demande devrait donc être repoussée;

Mais attendu que la convention passée entre l'expéditeur de la harasse et la compagnie d'Orléans avait un double caractère; que, d'une part, elle comportait un contrat de transport sur voie ferrée et, d'autre part, un contrat de camionnage de la gare d'arrivée au domicile du destinataire;

Or, attendu que, pour le camionnage dont elles se chargent au gré des expéditeurs ou des destinataires, les compagnies ne jouissent pas, relativement aux déchets et avaries de route, des mêmes avantages que pour le transport qu'elles opèrent sur leur voie ferrée; que la clause invoquée dans l'espèce par la compagnie d'Orléans ne peut donc s'appliquer qu'à la partie du transport effectuée sur son réseau; et attendu qu'elle ne fait pas la preuve que les avaries subies par la harasse, objet du litige et dont le tribunal, à l'aide des renseignements qu'il a recueillis, a reconnu l'existence au moment où elle a été livrée par son camionneur, aient eu lieu sur la voie ferrée; qu'il faut en déduire qu'elles sont survenues pendant le camionnage et que dès lors c'était à la compagnie défenderesse, conformément au droit commun en pareille matière, de faire la preuve qu'elles avaient été causées par un cas fortuit, force majeure ou vice propre des objets transportés;

•

Attendu que la compagnie d'Orléans n'a pas fait cette preuve; qu'elle doit donc tenir compte au destinataire de la somme de 1 fr. 50, représentant la valeur des quatre assiettes trouvées par lui brisées dans la harasse dont il n'avait pris livraison que sous la réserve d'en vérifier le contenu et qu'en conséquence il échet d'accueillir sa demande reconventionnelle; par ces motifs, condamne le destinataire à payer à la compagnie d'Orléans 12 fr. 90 avec les intérêts de droit; condamne la compagnie d'Orléans à payer au destinataire la somme de 1 fr. 50; dit que ces deux condamnations se compenseront à due con-

das er ihr zur Last legt, hätte erbringen müssen, was er im vorliegenden Falle nicht thue: dass die Klage hiernach in allen Punkten zurückzuweisen sei:

in Erwägung jedoch, dass die zwischen dem Absender des Harass und der Orléansbahn getroffene Vereinbarung einen doppelten Charakter hatte: dass sie einerseits einen Eisenbahn-Transportvertrag in sich schloss und andererseits einen Vertrag hinsichtlich der Zuführung von der Empfangsstation in die Behausung des Empfängers:

dass in betreff der Zuführung, welche die Eisenbahnen auf Wunsch der Absender oder Empfänger bewirken, die ersteren hinsichtlich der während des Landtransports eingetretenen Verluste und Beschädigungen nicht die gleichen Vorteile geniessen wie für die Beförderung, die sie auf den Schienen ausführen; dass die von der Orléansbahn im vorliegenden Falle geltend gemachte Klausel daher nur auf den Teil der Beförderung, welcher auf ihrem Bahnnetze ausgeführt wurde, anwendbar ist: und dass sie nicht den Beweis liefert, dass die Beschädigungen des Harass, welche den Streitgegenstand bilden und deren Vorhandensein das Gericht, nach den von ihm gemachten Ermittelungen, als im Augenblick der Ablieferung durch den Rollführer bestehend anerkannt hat, während des Eisenbahntransports eingetreten sind; dass hieraus geschlossen werden muss, dass die Beschädigungen während der Zuführung ins Haus entstanden sind und dass somit die beklagte Eisenbahn nach gemeinem Rechte den Beweis zu liefern hatte, dass sie durch Zufall, höhere Gewalt oder eigentümliche natürliche Beschaffenheit der beförderten Gegenstände hervorgerufen wurden:

in Erwägung, dass die Orléansbahn diesen Beweis nicht geliefert hat; dass sie demnach für den Betrag von 1 Fr. 50 dem Empfänger gegenüber aufzukommen hat, welcher den Wert der 4 Teller repräsentiert, die zerbrochen in dem Harass vorgefunden wurden, den der Adressat nur unter Vorbehalt der Prüfung des Inhalts angenommen hat, und dass es daher angezeigt erscheint, seiner Wiederklage Folge zu geben.

Gestützt hierauf hat das Handelsgericht den Empfänger verurteilt, an die Orléansbahn 12 Fr. 90 Fracht mit den gesetzlichen Zinsen, und hinwieder die Orléansbahn an den Empfänger 1 Fr. 50 Ent-

currence et, vu les circonstances de la cause, condamne la compagnie d'Orléans aux dépens, tant de la demande principale que de la demande reconventionnelle. (Bulletin des transports 1899 p. 452.)

schädigung zu bezahlen, wobei die Beträge nach Massgabe der beiderseitigen Verurteilung wettgeschlagen und, nach den Umständen des Falles, die Kosten sowohl hinsichtlich der Haupt- wie der Gegenklage der Gesellschaft der Orléansbahn auferlegt worden sind. (Bulletin des transports 1899 S. 452.)

Vérification de la marchandise par le destinataire. Non responsabilité du chemin de fer.

(Jugement du tribunal de commerce de Bruxelles, du 29 décembre 1898.)

— Comparer C. I. art. 44. —

Le chemin de fer dernier transporteur avait permis au destinataire, avant la prise de livraison, de déguster un envoi de vin. La conséquence de cet essai préalable fut le refus d'accepter l'expédition. L'expéditeur intenta alors contre le chemin de fer une action en dommages-intérêts sous prétexte qu'il lui avait été causé un préjudice. Le tribunal de commerce de Bruxelles a débouté le plaignant par un jugement dont voici les principaux considérants:

Attendu que le demandeur réclame dédommagement du préjudice que le défendeur lui aurait causé en permettant à l'acheteur de certain vin envoyé par le demandeur, de déguster celui-ci avant d'en prendre livraison;

Attendu qu'y eût-il même une faute commise par le chemin de fer de l'Etat, encore le demandeur ne prouverait pas avoir subi un préjudice de ce chef; qu'en effet, la dégustation que l'acheteur pouvait toujours faire après prise de possession n'a pu motiver légitimement un refus par le seul fait qu'elle ait eu lieu avant la délivrance; que l'essai préalable est donc sans importance à l'égard du demandeur; qu'au surplus, les préposés du chemin de fer de l'Etat n'ont commis aucune faute, le destinataire ayant le droit de vérifier l'état de la marchandise avant d'en prendre livraison; par ces motifs, le tribunal déclare le demandeur mal fondé en son action. (Communication directe.)

Prüfung des Guts durch den Empfänger. Ausschluss der Haftpflicht der Eisenbahn.

(Urteil des Handelsgerichts in Brüssel vom 29. Dezember 1898.)

— Zu vergleichen I. U. Art. 44. —

Die abliefernde Bahn hatte dem Empfänger gestattet, vor der Abnahme eine Sendung Wein zu versuchen. Die Folge dieses vorgängigen Probierens war die Weigerung, die Sendung anzunehmen. Der Absender belangte hierauf die Eisenbahn vor Gericht auf Entschädigung unter der Behauptung, dass ihm ein Schaden verursacht worden sei. Das Handelsgericht in Brüssel hat den Kläger mit einem Urteil abgewiesen, dessen hauptsächliche Erwägungen die folgenden sind:

Dass der Kläger Entschädigung für einen Nachteil verlangt, den die Beklagte ihm dadurch verursacht habe, dass sie dem Käufer einer vom Kläger aufgegebenen Sendung Wein gestattete, diesen vor der Abnahme zu versuchen;

dass, wenn auch ein Verschulden seitens der Staatsbahn vorläge, der Kläger den Beweis eines ihm daraus erwachsenen Schadens nicht würde erbringen können; dass das Probieren, das der Käufer auch nach der Uebernahme in seinen Besitz ausführen konnte, eine gesetzliche Annahmeverweigerung nicht deswegen begründen konnte, weil es vor der Auslieferung stattgefunden habe; dass das vorgängige Versuchen daher ohne Bedeutung für den Kläger ist, und überdies die Beamten der Staatsbahn keinerlei Verschulden trifft, da der Empfanger das Recht hat, den Zustand des Guts vor der Empfangnahme zu prüfen. (Direkte Mitteilung.)

Nouvelles diverses.

Convention additionnelle du 16 juin 1898.

La convention additionnelle du 16 juin 1898 (B. 1898 p. 506) à la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer du 14 octobre 1890 a été approuvée par le Reichstag allemand dans sa séance du 23 janvier dernier.

Prolongation des délais de livraison pour cause de réduction dans le mouvement des trains de marchandises les dimanches et jours fériés.

Le ministère i. r. des chemins de fer, conformément aux dispositions du § 63, 11e alinéa, du règlement d'exploitation des chemins de fer, a approuvé, le 8 février 1899, la prolongation des délais de livraison pour les marchandises en petite vitesse (les animaux vivants excepté) dont le transport, tant dans le trafic interne que dans le trafic international, est suspendu les dimanches et jours fériés, du fait de la limitation dans le mouvement des trains de marchandises sur les lignes des chemins de fer i. r. de l'Etat autrichien et sur les lignes d'intérêt local exploitées par l'Etat. Cette prolongation des délais de livraison s'appliquera du 1er mars au 31 août 1899. L'interruption du transport sera constatée sur la lettre de voiture, soit à la main soit au moyen d'un timbre, par la gare où s'arrêtera la marchandise. (Allgemeiner Tarif-Anzeiger n° 9, p. 158.)

Taux du change dans le trafic international.

Autriche et Hongrie. La taxe d'agio pour les paiements de douane effectués en argent pendant le mois de mars est fixée à 20 %.

Verschiedene Mitteilungen.

Zusatzübereinkommen vom 16. Juni 1898.

Das Zusatzübereinkommen vom 16. Juni 1898 zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 (Z. 1898 S. 506) ist am 23. Januar d. J. vom deutschen Reichstage angenommen worden.

Lieferfristverlängerung wegen Einschränkung des Güterzugsverkehres an Sonn- und Festtagen.

Mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 8. Februar 1899 wird im Sinne und unter den Voraussetzungen der Bestimmung des § 63, Absatz 11, des Eisenbahn-Betriebsreglements die Lieferfrist für jene Frachtgüter (mit Ausschluss von lebenden Tieren), welche auf den Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Lokalbahnen infolge der Einschränkung des Güterzugsverkehres an Sonn- und Festtagen in der Beförderung aufgehalten werden, um diese Sonn- und Festtage sowohl für den internen als auch internationalen Güterverkehr verlängert. Diese Lieferfristenverlängerung findet vom 1. März bis 31. August 1899 Anwendung. Die Thatsache der Beförderungsunterbrechung wird von der Station, in welcher das Gut ruht, auf dem Frachtbriefe handschriftlich oder mittelst Stempel vermerkt werden. (Allgemeiner Tarif-Anzeiger Nr. 9, S. 158.)

Wertverhältnis der Währungen.

Oesterreich und Ungarn. Für den Monat März beträgt das Aufgeld bei Zollzahlungen in Silber 20 %.

Bibliographie.

De Terra, Otto, directeur de chemin de fer. *Im Zeichen des Verkehrs* (Sous le signe du trafic): études critiques et projets de réformes. Vita, librairie allemande, Berlin W. 50.

Les considérations et propositions présentées par l'auteur sous une forme qui les rendent accessibles à tous seront saluées avec plaisir par un cercle

Bücherschau.

De Terra, Otto, Eisenbahndirektor. *Im Zeichen des Verkehrs;* kritische Streifzüge und Reformgedanken. Vita, Deutsches Verlagshaus in Berlin, W. 50.

Die in gemeinverständlicher Weise zusammengestellten Betrachtungen und Vorschläge des Verfassers werden einem grossen Leserkreis willkom-

considérable de lecteurs. Revenant en partie sur des publications précédentes, l'ouvrage en question s'étend d'une manière détaillée sur le caractère, la mission, les aménagements et la sphère d'activité des chemins de fer, surtout de ceux de l'Etat de Prusse, au service desquels l'auteur a acquis les précieuses expériences dont témoigne son ouvrage.

Le talent descriptif et la franchise de langage qui sont les qualités propres de l'auteur augmenteront l'intérêt des lecteurs et leur feront admettre plus d'une appréciation qui pourrait de prime abord leur paraître étrange et peu sympathique. D'autres appréciations, comme celle, par exemple, relative à « la concurrence libre, qui n'a réalisé ni dans le trafic par chemins de fer ni à aucun autre point de vue les espérances qu'elle avait fait naître » (p. 4), ne sont pas aussi certaines d'être admises sans contestation. De même, l'affirmation que nous rencontrons à la page 26, d'après laquelle les prestations des chemins de fer profitent surtout aux classes économiquement supérieures, tandis que les grandes masses de la population en tirent un avantage beaucoup plus restreint, ou les observations concernant l'emploi de l'excédent des recettes de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat (p. 29), rencontreront plus d'un contradicteur, malgré les citations des économistes théoriques et pratiques.

A notre avis, du reste, l'importance de ce livre ne doit pas être cherchée dans ces considérations d'ordre général, mais bien plutôt dans les appréciations émises sur les circonstances réelles que présente l'exploitation des chemins de fer, dans les explications et les propositions auxquelles elles donnent lieu et qui témoignent d'une grande expérience personnelle et d'un examen bienveillant des faits. C'est ainsi que méritent avant tout d'attirer l'attention les questions traitées dans le chapitre III (établissement et réforme des tarifs) et qui ont pour objets: les principes qui président à l'établissement des tarifs, les tarifs à base décroissante, le nouveau tarif des chemins de fer de l'Etat de Prusse pour le transport des colis isolés, les communications sur le transport des produits agricoles, sur la réforme des tarifs en Hongrie, en Autriche et en Russie, ainsi que sur l'état de la

mene Belehrung bieten. Zum Teil auf den Inhalt früherer Veröffentlichungen zurückgreifend, tritt das Buch in umfassender Weise auf das Wesen und die Aufgaben, die Einrichtungen und die Wirksamkeit der Eisenbahnen, insbesondere der preussischen Staatsbahnen ein, in deren Dienst der Verfasser die reichen Erfahrungen gesammelt hat, von welchen seine Ausführungen Kenntnis geben.

Die Darstellungsgabe und die freie Sprache, welche dem Verfasser eigen sind, werden das Interesse der Leser an dem Inhalt des Buches erhöhen und diesen manche Anschauungen näher bringen, die ihnen vorher fremd und weniger sympathisch waren. Andere Auffassungen, wie z. B. diejenige von der « freien Konkurrenz, welche die in sie gesetzten Erwartungen nicht bloss im Eisenbahnverkehr in keiner Weise gerechtfertigt hat » (S. 4), dürften einer ungeteilten Zustimmung weniger sicher sein; und auch die Behauptung auf Seite 26, dass die Leistungen der Eisenbahnen hauptsächlich den wirtschaftlich leistungsfähigsten Klassen der Bevölkerung zu gute kommen und dass die grossen Massen in sehr viel geringerem Masse an deren Nutzen Anteil haben, oder die Bemerkungen über die Verwendung der Überschüsse des Staatseisenbahnbetriebes (S. 29) möchten, ungeachtet der Berufung auf theoretische und praktische Volkswirte, manchem Widerspruch begegnen.

Unseres Erachtens liegt die Bedeutung des Buchs indessen nicht in den allgemeinen Betrachtungen dieser Art, sondern in der darin durchgeführten Würdigung der thatsächlichen Verhältnisse im Eisenbahnbetrieb, in den daraus hervorgehenden Auseinandersetzungen und Vorschlägen, die von objektiver Prüfung und einer wohlwollenden Auffassung der Dinge Zeugnis geben. So verdient vor allem aus Beachtung die Behandlung der Fragen, welche im Titel III (Tarifbildung und Tarifreform) enthalten sind: über die Grundsätze der Tarifbildung, die Staffeltarife, den neuen Stückguttarif auf den preussischen Staatsbahnen, die Mitteilungen über die Beförderung landwirtschaftlicher Produkte, über die Tarifreformen in Ungarn, Oesterreich, Russland, den Stand der Personentarifreform in Deutschland u. s. w. Die Hinweisung auf die besondern Schwierigkeiten, welche hin-

question de la réforme des tarifs-voyageurs en Allemagne, etc. Nous recommandons tout particulièrement à l'attention des cyclistes les passages qui ont trait aux difficultés spéciales que présente le transport des vélocipèdes (p. 83).

Les chapitres IV et V sont consacrés à une étude sur l'affranchissement des colis postaux et les rapports qui existent entre la poste et les chemins de fer: ils renferment, en outre, des communications relatives aux tentatives faites en Allemagne pour régler législativement la question des tarifs de chemins de fer et à la situation créée par le règlement de transport et la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer.

Les quatre derniers chapitres (VI à IX) traitent d'une manière détaillée de l'instruction préparatoire des employés de chemins de fer, de la position des techniciens et des efforts tentés par le personnel des chemins de fer pour améliorer sa condition, de l'organisation de l'administration, et enfin de la lutte engagée contre la consommation abusive de l'alcool, questions qui rencontrent des partisans et des défenseurs convaincus aussi bien parmi les employés qu'au sein des administrations.

sichtlich des Transports von Fahrrädern bestehen (S. 83), mag den Radfahrern zum Studium bestens empfohlen sein.

Die Abschnitte IV und V enthalten eine Besprechung des Paketportos und des Verhaltnisses der Post zur Eisenbahn, sowie Mitteilungen uber die Versuche der gesetzlichen Regelung des Eisenbahntarifwesens in Deutschland und die durch die Verkehrsordnung und das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr geschaffene thatsächliche Lage.

In den folgenden und letzten vier Abschnitten (VI—IX) ist in sehr einlässlicher Weise auf die Vorbildung der Eisenbahnbeamten, die Stellung der Techniker, die Bestrebungen der Eisenbahnbediensteten zur Verbesserung ihrer Lage, die Organisation der Eisenbahnverwaltung und schliesslich auf die Bestrebungen zur Bekämpfung des Alkoholmissbrauchs eingetreten, alles Verhältnisse, welche im Kreise der Angestellten sowohl als im Schosse der Verwaltungen überzeugungsvolle Freunde und Förderer haben.

Nouveaux tarifs et suppléments de tarifs pour le transport des marchandises

auquel s'applique la convention internationale.

Trafic Belge-Sud-Ouest Allemand. (A. g.: direction impériale générale des chemins de fer d'Alsace-Lorraine à Strasbourg.)

IIe partie. Fascicule 2a du 1er septembre 1896.

IIe supplément, valable depuis le 1er novembre 1898: taxes réduites pour le transport en grande et en petite vitesse des colis isolés, ainsi qu'autres modifications et additions au tarif principal.

IIe partie. Fascicule 3a du 1er janvier 1895.

VIe supplément, valable depuis le 1er novembre 1898: modification aux taxes pour le transport des colis isolés en grande et en petite vitesse — admission des stations de Meisenthal et Münzthal-St-Louis dans le trafic direct — rectifications au tarif.

Neue Tarife und Tarif-Nachträge für den Eisenbahn-Güterverkehr,

auf welchen das Internationale Uebereinkommen Anwendung findet.

Belgisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. (G.V.: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in Strassburg.)

Teil II. Heft 2a vom 1. September 1896.

Nachtrag II, gültig vom 1. November 1898: ermässigte Sätze für Eil- und Frachtstückgut, sowie sonstige Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifs.

Teil II. Heft 3a vom 1. Januar 1895.

Nachtrag VI, gültig vom 1. November 1898: Änderung der Eil- und Stückgutsätze — Aufnahme der Stationen Meisenthal und Münzthal-St. Louis in den direkten Verkehr — Berichtigungen des Tarifs.

Tarifs exceptionnels du 1er juin 1896 pour le transport des houilles, cokes et briquettes de houille en provenance ou à destination de stations des chemins de fer de l'Etat de Bade et des chemins de fer secondaires sud allemands.

IIIe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: mise en vigueur de nouvelles taxes — modifications et additions au tarif.

Tarifs exceptionnels du 15 avril 1892 pour le transport des houilles, cokes et briquettes de houille en provenance ou à destination de stations des chemins de fer du Palatinat.

IIe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: admission de nouvelles stations et changement de la dénomination de certaines mines de houille — addition aux prescriptions sur l'itinéraire à suivre — modifications et rectifications.

Tarifs exceptionnels du 1er novembre 1897 pour le transport des houilles, cokes et briquettes de houille en provenance ou à destination de stations des chemins de fer de l'Etat de Wurtemberg.

IIe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: modifications concernant la tarification des stations d'Ans et de Herstal — différentes modifications et additions au tarif.

Tarif exceptionnel, valable depuis le 1er novembre 1898: pour le transport des houilles, cokes et briquettes de houille au départ de stations belges et de Terneuzen et à destination des stations des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine et du Guillaume-Luxembourg.

Ce tarif annule le tarif exceptionnel analogue du 1er février 1891 ainsi que ses suppléments.

Tarif exceptionnel, valable depuis le 1er novembre 1898: pour le transport des minerais de fer, pyrites de fer (déchets de pyrites de fer), scories de fours à puddler et des fours à réchauffage, scories de marteaux et de loupes et scories de convertisseurs par charges de 10 000 kg et de 50 000 kg ou payant pour ce poids entre des stations des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine et du Guillaume-Luxembourg et des stations belges et Givet.

Ce tarif annule le tarif exceptionnel analogue contenu dans le tarif exceptionnel pour le transport des houilles et minerais du 1er février 1891 et ses suppléments.

Ausnahmetarife vom 1. Juni 1896 für die Beförderung von Steinkohlen, Coak und Steinkohlenbriquettes von oder nach Stationen der grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, sowie Stationen der süddeutschen Nebenbahnen.

III. Nachtrag, gültig vom 1. Oktober 1898: Einführung neuer Frachtsätze — Änderungen und Ergänzungen zum Tarif.

Ausnahmetarife vom 15. April 1892 für die Beförderung von Steinkohlen, Coak und Steinkohlenbriquettes von oder nach Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen.

II. Nachtrag, gültig vom 1. Oktober 1898: Aufnahme neuer Stationen und Änderung in den Bezeichnungen einiger belgischen Kohlengruben — Ergänzung der Leitungsvorschriften — Änderungen und Berichtigungen.

Ausnahmetarife vom 1. November 1897 für die Beförderung von Steinkohlen, Coak und Steinkohlenbriquettes von oder nach Stationen der königlich Württembergischen Staatseisenbahnen.

II. Nachtrag, gültig vom 1. Oktober 1898: Änderungen in Bezug auf die Tarifierung der Stationen Ans und Herstal — sonstige Änderungen und Berichtigungen des Tarifs.

Ausnahmetarif, gültig vom 1. November 1898: für die Beförderung von Steinkohlen, Coak und Steinkohlenbriquettes von belgischen Stationen und Terneuzen nach Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn.

Hierdurch wird der gleichartige Ausnahmetarif vom 1. Februar 1891 nebst den zu demselben erschienenen Nachträgen aufgehoben.

Ausnahmetarif, gültig vom 1. November 1898: für die Beförderung von Eisenerzen, Schwefelkies, auch abgeröstet (Schwefelkies-Abbrände), Puddelofen-, Schweissofen-, Hammerluppen- und Konverterschlacken in Ladungen von 10 000 und 50 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht zwischen Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der luxemburgischen Wilhelmsbahn und belgischen Stationen und Givet.

Hierdurch wird der gleichartige Ausnahmetarif in dem Kohlen- und Erzausnahmetarif vom 1. Februar 1891 nebst Nachträgen aufgehoben.

Union Allemande-Française (trafic avec et par l'Alsace-Lorraine). (A. g.: direction impériale générale des chemins de fer d'Alsace-Lorraine à Strasbourg.)

Partie II^a. Fascicule 1 du 1er mai 1895.

VIe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: nouvelles taxes pour le transport des colis isolés en grande et en petite vitesse — additions et modifications diverses.

Partie II^a. Fascicule 2 du 1er mai 1895.

VIe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: nouvelles taxes pour le transport des colis isolés en grande et en petite vitesse pour Munster s. le Neckar.

Partie II^a. Fascicule 3 du 1er mai 1895.

VIIIe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: nouvelles taxes pour le transport des colis isolés en grande et en petite vitesse — modifications au tarif.

Partie II^a. Fascicule 4 du 1er mai 1895.

VIe supplément, valable depuis le 1er décembre 1898: changement de taxes.

VIIe supplément, valable depuis le 1er décembre 1898: nouvelles taxes pour le transport des colis isolés en grande et en petite vitesse.

Partie II^a. Fascicule 5 du 1er mai 1895.

IIIe supplément, valable depuis le 1er décembre 1898: rectifications au tarif.

IVe supplément, valable depuis le 1er décembre 1898: nouvelles taxes pour le transport des colis isolés en grande et en petite vitesse.

Partie II^a. Fascicule 6 du 1er mai 1895.

VIIe supplément, valable depuis le 1er décembre 1898: additions et modifications au tarif.

VIIIe supplément, valable depuis le 1er décembre 1898: nouvelles taxes pour le transport des colis isolés en grande et en petite vitesse.

Partie II^a. Fascicule 8 du 1er mai 1895.

VIIe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: nouvelles taxes pour le transport des colis isolés en grande et en petite vitesse et taxes par wagons complets pour Cologne, bureau de la grande vitesse.

Partie II^a. Fascicule 9 du 1er mai 1895.

IVe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: taxes pour Bad Nauheim — nouvelles taxes pour le transport des colis isolés en grande et en petite vitesse.

Deutsch-französischer Verband (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen). (G. V.: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in Strassburg.)

Teil II^a. Heft 1 vom 1. Mai 1895.

Nachtrag VI, gültig vom 1. Oktober 1898: neue Frachtsätze für Eil- und Stückgut — verschiedene Änderungen und Ergänzungen.

Teil II^a. Heft 2 vom 1. Mai 1895.

Nachtrag VI, gültig vom 1. Oktober 1898: neue Frachtsätze für Eil- und Stückgut und Frachtsätze für Münster a. Neckar.

Teil II^a. Heft 3 vom 1. Mai 1895.

Nachtrag VIII, gültig vom 1. Oktober 1898: neue Frachtsätze für Eil- und Stückgut — Änderungen des Tarifs.

Teil II^a. Heft 4 vom 1. Mai 1895.

Nachtrag VI, gültig vom 1. Dezember 1898: Änderungen von Frachtsätzen.

Nachtrag VII, gültig vom 1. Dezember 1898: neue Frachtsätze für Eil- und Stückgut.

Teil II^a. Heft 5 vom 1. Mai 1895.

Nachtrag III, gültig vom 1. Dezember 1898: Berichtigungen des Tarifs.

Nachtrag IV, gültig vom 1. Dezember 1898: neue Frachtsätze für Eil- und Stückgut.

Teil II^a. Heft 6 vom 1. Mai 1895.

Nachtrag VII, gültig vom 1. Dezember 1898: Ergänzungen und Änderungen des Tarifs.

Nachtrag VIII, gültig vom 1. Dezember 1898: neue Frachtsätze für Eil- und Stückgut.

Teil II^a. Heft 8 vom 1. Mai 1895.

Nachtrag VII, gültig vom 1. Oktober 1898: neue Frachtsätze für Eil- und Stückgut und Wagenladungssätze für Köln Eilgutabfertigung.

Teil II^a. Heft 9 vom 1. Mai 1895.

Nachtrag IV, gültig vom 1. Oktober 1898: Frachtsätze für Bad Nauheim — neue Frachtsätze für Eil- und Stückgut.

Partie II^a. Fascicule 10 du 1er mai 1895.

IIe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: nouvelles taxes pour le transport des colis isolés en grande et en petite vitesse — modifications au tarif.

Partie II^a. Fascicule 11 du 1er mai 1895.

IIIe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: nouvelles taxes pour le transport des colis isolés en grande et en petite vitesse — modifications au tarif.

Partie II^a. Fascicule 12 du 1er mai 1895.

IVe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: barèmes généraux pour le transport des colis isolés en grande et en petite vitesse — nouvelles taxes pour le transport des colis isolés en grande et en petite vitesse — modification et addition aux tarifs exceptionnels — rectifications au tarif.

Partie II^a. Fascicule 13 du 1er mai 1895.

IVe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: nouvelles taxes pour le transport des colis isolés en grande et en petite vitesse.

V^e supplément, valable depuis le 1er décembre 1898: admission de nouvelles stations et additions au tarif.

Barème exceptionnel, valable depuis le 1er décembre 1898: pour le transport de bois du centre de l'Europe, de pâte de bois et de cellulose (pâte de bois chimique) en trafic direct au départ de certaines stations allemandes et à destination des stations des chemins de fer français de l'Est.

Le présent barème annule et remplace celui du 1er mai 1895 ainsi que ses annexes.

Trafic des marchandises Allemand-Italien (par le Gothard, le Brenner et Pontebba). (A. g.: direction impériale générale des chemins de fer d'Alsace-Lorraine à Strasbourg.)

Ire partie du 1er février 1898.

Ier supplément, valable depuis le 1er décembre 1898: modifications et additions aux dispositions réglementaires, aux conditions générales d'application du tarif et à la classification des marchandises.

IIe partie. Division A du 1er février 1898.

Ier supplément, valable depuis le 1er décembre 1898: additions aux dispositions et à l'instruction sur l'application des barèmes en général — additions et modifications à la nomenclature des stations

Teil II^a. Heft 10 vom 1. Mai 1895.

Nachtrag II, gültig vom 1. Oktober 1898: neue Frachtsätze für Eil- und Stückgut — Änderungen des Tarifs.

Teil II^a. Heft 11 vom 1. Mai 1895.

Nachtrag III, gültig vom 1. Oktober 1898: neue Frachtsätze für Eil- und Stückgut — Änderungen des Tarifs.

Teil II^a. Heft 12 vom 1. Mai 1895.

Nachtrag IV, gültig vom 1. Oktober 1898: allgemeine Tariftabellen für Eil- und Frachtgut — neue Frachtsätze für Eil- und Stückgut — Änderung und Ergänzung von Ausnahmetarifen — Berichtigungen zum Tarif.

Teil II^a. Heft 13 vom 1. Mai 1895.

Nachtrag IV, gültig vom 1. Oktober 1898: neue Frachtsätze für Eil- und Stückgut.

Nachtrag V, gültig vom 1. Dezember 1898: Aufnahme neuer Stationen und Ergänzungen des Tarifs.

Ausnahmetarif, gültig vom 1. Dezember 1898: für die Beförderung von mitteleuropäischem Holz, Holz- und Holzzellstoff im direkten Verkehre von Stationen deutscher Bahnen nach Stationen der französischen Ostbahnen.

Der gleichnamige Tarif vom 1. Mai 1895 nebst Nachträgen wird hierdurch aufgehoben.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr (über den Gotthard, den Brenner und Pontebba). (G. V.: Generaldirektion der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen in Strassburg.)

Teil I vom 1. Februar 1898.

I. Nachtrag, gültig vom 1. Dezember 1898: Änderungen und Ergänzungen zu den reglementarischen Bestimmungen und den allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation.

Teil II. Abteilung A vom 1. Februar 1898.

I. Nachtrag, gültig vom 1. Dezember 1898: Ergänzungen der Bestimmungen und der Anleitung für die Anwendung der Tariftabellen im allgemeinen — Änderungen und Ergänzungen des Verzeich-

allemandes — additions et modifications aux barèmes pour les tronçons situés en dehors de l'Italie.

IIe partie. Division B du 1er février 1898:

Ier supplément, valable depuis le 1er décembre 1898: addition aux dispositions et à l'instruction sur l'application des barèmes en général — nouvelle nomenclature des stations italiennes avec tableau des distances kilométriques et indication des stations de réinscription pour les stations non dénommées dans le tarif — rectifications aux barèmes pour les tronçons italiens.

Tarif exceptionnel n° 1, 2e édition, valable depuis le 1er décembre 1898: pour le transport des produits métallurgiques à destination de l'Italie.

Tarif exceptionnel n° 2 du 1er février 1898.

Ier supplément, valable depuis le 1er décembre 1898: addition aux dispositions générales — nouvelles taxes de soudure pour les tronçons de chemins de fer situés en dehors de l'Italie.

Tarif exceptionnel, valable depuis le 1er décembre 1898: pour le transport accéléré des denrées alimentaires par wagons complets en provenance de l'Italie et à destination de l'Allemagne via Gothard, Brenner et Pontebba.

Ce tarif annule et remplace le tarif exceptionnel de même dénomination du 1er avril 1895.

Tarif exceptionnel du 1er février 1898: pour le transport des houilles, aussi en poudre, cokes, etc.

Ier supplément, valable depuis le 1er décembre 1898: modifications et additions au tarif.

Trafic Allemand-Prince-Henri. (A. g.: direction impériale générale des chemins de fer d'Alsace-Lorraine à Strasbourg.)

IIe partie. 1er livret du 1er mai 1895.

VIe supplément, valable depuis le 1er novembre 1898: modifications de taxes des fascicules A, B et C — suppression de taxes — addition au tarif exceptionnel n° 10 pour le transport des engrais, etc. — rectifications au tarif.

IIe partie. 3e livret, valable depuis le 1er décembre 1898: tarif pour le transport direct des marchandises entre les stations des chemins de fer du Palatinat, d'une part, et les stations des chemins de fer Prince-Henri, d'autre part.

Le présent tarif annule et remplace le 3e livret du 1er avril 1895.

nisses der deutschen Stationen — Änderungen und Ergänzungen der Tariftabellen für die ausseritalienischen Strecken.

Teil II. Abteilung B vom 1. Februar 1898.

I. Nachtrag, gültig vom 1. Dezember 1898: Ergänzung der Bestimmungen und der Anleitung für die Anwendung der Tariftabellen im allgemeinen — neues Verzeichnis der italienischen Stationen mit Kilometerzeiger und Angabe der Umkartierungsstationen für die Nichtverbandsstationen — Berichtigungen der Tariftabellen für die italienischen Bahnstrecken.

Ausnahmetarif Nr. 1, 2. Auflage, gültig vom 1. Dezember 1898: für metallurgische Produkte nach Italien.

Ausnahmetarif Nr. 2 vom 1. Februar 1898.

I. Nachtrag, gültig vom 1. Dezember 1898: Ergänzung der allgemeinen Bestimmungen — neue Schnittsätze für die ausseritalienischen Bahnstrecken.

Ausnahmetarif, gültig vom 1. Dezember 1898: für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln in vollen Wagenladungen aus Italien nach Deutschland via Gotthard und Brenner, sowie Pontebba.

Hierdurch wird der gleichnamige Ausnahmetarif vom 1. April 1895 aufgehoben und ersetzt.

Ausnahmetarif vom 1. Februar 1898: für die Beförderung von Steinkohlen, auch gemahlenen, Coaks etc.

I. Nachtrag, gültig vom 1. Dezember 1898: Änderungen und Ergänzungen des Tarifs.

Verkehr Deutschland-Prinz Heinrich-Bahn. (G. V.: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in Strassburg.)

Teil II. Heft 1 vom 1. Mai 1895.

Nachtrag VI, gültig vom 1. November 1898: Änderungen von Frachtsätzen der Abteilungen A, B und C — Aufhebung von Frachtsätzen — Ergänzung des Ausnahmetarifs Nr. 10 für Düngemittel etc. — Berichtigungen des Tarifs.

Teil II. Heft 3, gültig vom 1. Dezember 1898: Frachtsätze für die direkte Beförderung von Gütern zwischen den Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen und den Stationen der Prinz Heinrich-Bahn.

Hierdurch wird Heft 3 vom 1. April 1895 aufgehoben und ersetzt.

IIe partie. 6e livret du 1er septembre 1896.

IIIe supplément, valable depuis le 1er décembre 1898: nouveaux barêmes (taxes de soudure) — nouvelles taxes directes — taxes pour la station d'Achern — rectifications à apporter au tarif — additions à l'appendice.

IIe partie. 7e livret, valable depuis le 1er novembre 1898: tarif pour le transport direct des marchandises entre les stations du réseau de la direction royale de chemins de fer à Essen, d'une part, et les stations des chemins de fer Prince-Henri, d'autre part.

Le présent tarif annule et remplace les taxes prévues pour les stations de la direction royale d'Essen dans les 7e et 10e livrets du 1er mars 1890, ainsi que dans les suppléments afférents à ces livrets.

IIe partie. 14e livret, valable depuis le 1er novembre 1898: tarif pour le transport direct des marchandises entre les stations du chemin de fer de Dortmund-Gronau-Enschede, d'une part, et les stations des chemins de fer Prince-Henri, d'autre part.

Ce tarif annule et remplace le 14e livret du 1er novembre 1893.

IIe partie. 16e livret du 1er novembre 1896.

IVe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: taxes pour la station de Daufenbach.

Ve supplément, valable depuis le 1er novembre 1898: nouveaux barêmes (taxes de soudure) — taxes directes.

IIe partie. 20e livret du 1er mars 1890.

IXe supplément, valable depuis le 1er novembre 1898: modifications au 7e livret et à ses suppléments I à VIII — modification des dispositions spéciales du tarif — suppression de taxes — prix de transport pour les stations de Cœsfeld, gare de l'Etat, Dulmen, gare de l'Etat, et Gronau M. E.

Tarif exceptionnel no 16 du 1er novembre 1897 pour le transport des houilles, aussi en poudre, et cokes, etc.

Ier supplément, valable depuis le 1er décembre 1898: taxes pour Kreuzwald, station des chemins de fer d'Alsace-Lorraine — modifications et addition aux dispositions préliminaires du tarif — changement de nom d'une station.

Tarif pour le transport direct des chevaux et du bétail.

Teil II. Heft 6 vom 1. September 1896.

Nachtrag III, gültig vom 1. Dezember 1898: neue Schnitttariftabellen — neue direkte Frachtsätze — Frachtsätze für die Station Achern — Berichtigungen des Haupttarifs — Ergänzung des Anhangs.

Teil II, Heft 7, gültig vom 1. November 1898: Frachtsätze für die direkte Beförderung von Gütern zwischen Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Essen einerseits und den Stationen der Prinz Heinrich-Bahn andererseits.

Hierdurch werden Heft 7 vom 1. März 1890, sowie die im Heft 10 vom 1. März 1890 und in den hierzu erschienenen Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für Stationen des Direktionsbezirks Essen aufgehoben.

Teil II. Heft 14, gültig vom 1. November 1898: Frachtsätze für die direkte Beförderung von Gütern zwischen Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn und den Stationen der Prinz Heinrich-Bahn.

Hierdurch wird Heft 14 vom 1. November 1893 aufgehoben und ersetzt.

Teil II. Heft 16 vom 1. November 1896.

Nachtrag IV, gültig vom 1. Oktober 1898: Frachtsätze für die Station Daufenbach.

Nachtrag V, gültig vom 1. November 1898: neue Schnitttariftabellen — direkte Frachtsätze.

Teil II. Heft 20 vom 1. März 1890.

Nachtrag IX, gültig vom 1. November 1898: Abänderung des Heftes 7 und der Nachträge I bis VIII — Änderung der Vorbemerkungen des Tarifs — Aufhebung von Frachtsätzen — Frachtsätze für die Stationen Cœsfeld Staatsbahnhof, Dülmen Staatsbahnhof und Gronau M. E.

Ausnahmetarif Nr. 16 vom 1. November 1897 für die Beförderung von Steinkohlen, auch gemahlenen, und Coak etc.

Nachtrag I, gültig vom 1. Dezember 1898: Frachtsätze für Kreuzwald, Station der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen — Änderungen und Ergänzung der Vorbestimmungen des Tarifs — Änderung einer Stationsbezeichnung.

Tarif für die direkte Beförderung von lebenden Tieren.

IIe partie. 2e livret, valable depuis le 1er novembre 1898: Tarif pour le transport direct des chevaux et du bétail entre des stations de la direction royale de chemins de fer à Cologne, d'une part, et des stations des chemins de fer Prince-Henri, d'autre part.

Le présent tarif annule et remplace le 2e livret du 1er novembre 1887.

IIe partie. 3e livret du 1er mai 1897.

Ier supplément, valable depuis le 1er novembre 1898: addition aux dispositions préliminaires — explication des abréviations concernant les directions de transport — nouvelle dénomination de stations — addition au tableau des distances — nouvelles distances pour la station de Frankenthal — distances pour la station d'Eichelscheiderhof.

Teil II. Heft 2, gültig vom 1. November 1898: Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Köln einerseits und Stationen der Prinz Heinrich-Bahn andererseits.

Hierdurch wird Heft 2 vom 1. November 1887 aufgehoben und ersetzt.

Teil II. Heft 3 vom 1. Mai 1897.

Nachtrag I, gültig vom 1. November 1898: Ergänzung der Vorbemerkungen — Erklärung der Abkürzungen für die Wegevorschriften — anderweite Stationsbenennung — Ergänzung der Tarif-Entfernungen — anderweite Entfernungen für die Station Frankenthal — Entfernungen für die Station Eichelscheiderhof.

Trafic Allemand-Guillaume-Luxembourg. (A. g.: direction impériale générale des chemins de fer d'Alsace-Lorraine à Strasbourg.)

Tarif exceptionnel (tarif pour le transport des houilles n° 9) du 1er mai 1895.

6e supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: voies d'acheminement et distances d'application au départ de Kreuzwald — voies d'acheminement et distances d'application à destination de la station de Münzthal-St-Louis — suppression de taxes et changement de noms de stations.

Verkehr Deutschland - Wilhelm - Luxemburg-Bahn. (G. V.: kaiserl. Generaldirektion der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in Strassburg.)

Ausnahmetarif (Kohlentarif Nr. 9) vom 1. Mai 1895.

Nachtrag 6, gültig vom 1. Oktober 1898: Leitungswege und Tarifkilometer von der Station Kreuzwald — Leitungswege und Tarifkilometer nach der Station Münzthal-St. Louis — Aufhebung von Frachtsätzen und Änderung von Stationsnamen.

Union Est-Centre-Sud-Ouest Allemande. (A. g.: direction royale à Erfurt.)

IIe partie du 1er mai 1897.

IIIe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: modification à l'avant-propos — modification et addition aux tarifs exceptionnels.

IIe partie. Fascicule 3 du 1er mai 1897.

IIIe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: modifications et additions aux remarques préliminaires du tableau des distances kilométriques — changement d'un nom de station — réduction de surtaxes kilométriques — distances pour les stations nouvellement admises d'Oberrottenbach, station de la direction royale à Erfurt, Sassnitz port, station de la direction royale à Stettin, et Sommerfeld, gare du chemin de fer d'intérêt

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Eisenbahn-Verband. (G. V.: königl. Eisenbahndirektion in Erfurt.)

Teil II vom 1. Mai 1897.

Nachtrag III, gültig vom 1. Oktober 1898: Änderung des Vorwortes — Änderung und Ergänzung der Ausnahmetarife.

Teil II, Heft 3 vom 1. Mai 1897.

Nachtrag III, gültig vom 1. Oktober 1898: Änderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger — Änderung eines Stationsnamens — Ermässigung von Kilometerzuschlägen — Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Oberrottenbach des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt, Sassnitz Hafen des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin und Sommerfeld Lokalbahnhof und Teuplitz Lokalbahnhof der Lau-

local, et Teuplitz, gare du chemin de fer d'intérêt local de la Lusace (chemin de fer d'intérêt local Teuplitz-Sommerfeld), ainsi que distances modifiées pour les stations de Puschkowa et Sommerfeld, stations de la direction royale à Breslau, Frankenhausen (Kyffh.), station de la direction royale à Erfurt, Leipzig gare d'Eilenbourg, station de la direction royale à Halle s. S., et Baudach (Lusace) et Niewerle, stations du chemin de fer de la Lusace (chemin de fer d'intérêt local Teuplitz-Sommerfeld) — suppression de barêmes de stations — modification et addition aux tarifs exceptionnels.

Trafic des marchandises Alsace-Lorraine-Luxembourg-Bavière. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Bavière à Munich.)

IIe partie du 1er juillet 1895.

IVe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: addition à la table des matières — modifications et additions au tableau des distances kilométriques et aux barêmes — changement d'un nom de station.

Union Rhénane-Westphalienne-Sud-Ouest Allemande. (A. g.: direction royale à Cologne.)

IIe partie. Division G du 1er novembre 1896.

IIe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: changement de noms de stations — taxes pour des stations nouvellement admises ou des stations dont les compétences d'expédition ont été élargies — taxes réduites pour les expéditions en grande vitesse et pour des marchandises de la classe générale des colis isolés — modification et addition aux tarifs exceptionnels — rectifications au tarif.

IIIe supplément, valable depuis le 1er novembre 1898: nouvelles distances et taxes pour le trafic avec les stations du chemin de fer régional de Westphalie — modification et addition aux tarifs exceptionnels — rectifications au tarif.

Trafic Saxon-Sud-Ouest Allemand. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Saxe à Dresde.)

sitzer Eisenbahn (Nebenbahn Teuplitz-Sommerfeld), sowie abgeänderte Entfernungen für die Stationen Puschkowa und Sommerfeld des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau, Frankenhausen (Kyffh.) des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt, Leipzig Eilenb. Bhf. des Eisenbahndirektionsbezirks Halle a. S. und Baudach (Lausitz) und Niewerle der Lausitzer Eisenbahn (Nebenbahn Teuplitz-Sommerfeld) — Aufhebung von Stations-Tariftabellen — Änderung und Ergänzung der Ausnahmetarife.

Elsass-Lothringisch-Luxemburgisch-Bayerischer Güterverkehr. (G. V.: Generaldirektion der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen in München.)

Teil II vom 1. Juli 1895.

Nachtrag IV, gültig vom 1. Oktober 1898: Ergänzung des Inhaltsverzeichnisses — Änderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Tariftabellen — Änderung eines Stationsnamens.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Eisenbahn-Verband. (G. V.: königl. Eisenbahndirektion in Köln.)

Teil II, Abteilung G vom 1. November 1896.

Nachtrag II, gültig vom 1. Oktober 1898: Änderung von Stationsnamen — Frachtsätze für neu aufgenommene oder in ihren Abfertigungsbefugnissen erweiterte Stationen — ermässigte Frachtsätze für Eilstückgut und für Güter der allgemeinen Stückgutklasse — Änderung und Ergänzung der Ausnahmetarife — Berichtigungen des Tarifs.

Nachtrag III, gültig vom 1. November 1898: neue Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Westfälischen Landes-Eisenbahn — Änderung und Ergänzung der Ausnahmetarife — Berichtigungen.

Sächsisch-Südwestdeutscher Eisenbahn-Verband. (G. V.: königl. Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden.)

IIe partie. Fascicule n° 4 du 1er mars 1891.

XIe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: modifications et additions aux remarques préliminaires du tableau des distances kilométriques — changement de noms de stations — changement de distances et distances pour des stations nouvellement admises — modification aux barêmes — addition au tarif avec le chemin de fer Prince-Henri — modifications et additions aux tarifs exceptionnels — rectifications au tarif.

Union Sud-Ouest Allemande. (A g.: direction impériale générale des chemins de fer d'Alsace-Lorraine à Strasbourg.)

IIe partie du 1er mai 1895.

IIIe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: modifications et additions au tarif principal — modification au barême général kilométrique.

Fascicule 1 du 1er mai 1895.

VIIe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: modification aux remarques préliminaires — changement d'un nom de station — modification et addition aux taxes spéciales (barêmes de stations) — modification et addition aux tarifs exceptionnels — rectification au tarif.

Fascicule 2 du 1er mai 1895.

VIe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: modification aux remarques préliminaires — distances pour les stations nouvellement admises d'Enzweiler et Steinebrück de la direction royale de St-Jean-Sarrebruck — modification au barême général kilométrique — modification et addition aux tarifs exceptionnels — modification et addition aux conditions applicables aux transports réguliers du lait — rectification au tarif.

Fascicule 3 du 1er mai 1895.

IIIe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: modification aux remarques préliminaires — changement de noms de stations — distances pour Avolsheim, Meisenthal, Münzthal-St-Louis et Ostheim-Beblenheim, stations nouvellement admises des chemins de fer impériaux d'Alsace-Lorraine — distances pour Rheindürkheim, station nouvellement admise de la direction de Mayence — nouvelles distances pour le trafic avec les stations du chemin de fer de Sprendlingen-Fürfeld — distances et taxes modifiées

Teil II, Heft Nr. 4 vom 1. März 1891.

Nachtrag XI, gültig vom 1. Oktober 1898: Änderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger — Änderungen von Stationsnamen — Entfernungsänderungen und Entfernungen für neu aufgenommene Stationen — Änderung der Tariftabellen — Ergänzung des Tarifs mit der Prinz Heinrich-Bahn — Änderungen und Ergänzungen der Ausnahme-Tarife — Berichtigungen des Tarifs.

Südwestdeutscher Eisenbahn-Verband. (G. V.: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in Strassburg.)

Teil II vom 1. Mai 1895.

Nachtrag III, gültig vom 1. Oktober 1898: Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifs — Änderung der allgemeinen Kilometertariftabelle.

1. Heft vom 1. Mai 1895.

Nachtrag VII, gültig vom 1. Oktober 1898: Änderung der Vorbemerkungen — Änderung eines Stationsnamens — Änderung und Ergänzung der besonderen Frachtsätze (Stationstarife) — Änderung und Ergänzung der Ausnahmetarife — Berichtigung des Tarifs.

2. Heft vom. 1. Mai 1895.

Nachtrag VI, gültig vom 1. Oktober 1898: Änderung der Vorbemerkungen — Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Enzweiler und Steinebrück der kgl. Eisenbahn-Direktion zu St. Johann-Saarbrücken — Änderung der allgemeinen Kilometer-Tariftabelle — Änderung und Ergänzung der Ausnahme-Tarife — Änderung und Ergänzung der Bedingungen für die regelmässige Beförderung von Milch — Berichtigung des Tarifs.

3. Heft vom 1. Mai 1895.

Nachtrag III, gültig vom 1. Oktober 1898: Änderung der Vorbemerkungen — Namensänderung — Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Avolsheim, Meisenthal, Münzthal-St. Louis und Ostheim-Beblenheim der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen — Entfernungen für die neu aufgenommene Station Rheindürkheim des Direktionsbezirks Mainz — neue Entfernungen für den Verkehr mit Stationen der Sprendlingen-Fürfelder Eisenbahn — geänderte Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der

pour le trafic avec les stations du chemin de fer Worms-Offstein — modification et addition aux taxes spéciales (barême de station pour Mannheim-Neckarvorstadt) — modification et addition aux tarifs exceptionnels — rectification au tarif.

4e fascicule du 1er mai 1895.

IVe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: addition aux remarques préliminaires — distances pour Avolsheim, Meisenthal, Münzthal-St-Louis et Ostheim-Beblenheim, stations nouvellement admises des chemins de fer impériaux d'Alsace-Lorraine — modification et addition aux tarifs exceptionnels — rectification au tarif.

5e fascicule du 1er mai 1895.

VIIe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: addition aux remarques préliminaires — nouveaux barêmes de station pour Bâle (loco) chemins de fer badois, Bâle (transit) chemins de fer badois, Bâle (loco) chemins de fer impériaux d'Alsace-Lorraine, Mannheim et stations du chemin de fer secondaire Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheim — modification et addition aux tarifs exceptionnels — modification et addition à l'appendice — rectification au tarif.

Trafic Wurtembergeois-Sud-Ouest Allemand. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Wurtemberg à Stuttgart.)

IIe partie du 1er juillet 1895.

IIe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: modifications et additions au tarif principal — barême kilométrique pour les distances de 41 à 100 kilomètres.

Fascicule 2 du 1er juillet 1895.

IIIe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: admission de Münzthal-St-Louis, station des chemins de fer d'Alsace-Lorraine, dans le tarif — modifications des taxes pour le transport en grande vitesse et des colis isolés par petite vitesse dans les barêmes de station — tarif exceptionnel n° 21 pour les ardoises — rectifications et additions au tarif.

Trafic des houilles Bohême-Nord Allemand. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Saxe à Dresde.)

Worms-Offsteiner Eisenbahn — Änderung und Ergänzung der besonderen Frachtsätze (Stationstarif für Mannheim-Neckarvorstadt) — Änderung und Ergänzung der Ausnahme-Tarife — Berichtigung des Tarifs.

4. Heft vom 1. Mai 1895.

Nachtrag IV, gültig vom 1. Oktober 1898: Ergänzung der Vorbemerkungen — Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Avolsheim, Meisenthal, Münzthal-St. Louis und Ostheim-Beblenheim der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen — Änderung und Ergänzung der Ausnahme-Tarife — Berichtigung des Tarifs.

5. Heft vom 1. Mai 1895.

Nachtrag VII, gültig vom 1. Oktober 1898: Änderung der Vorbemerkungen — neue Stationstarife für: Basel (loco) Badische Bahn, Basel (transit) Badische Bahn, Basel (loco) Reichsbahn, Mannheim, und Stationen der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn — Änderung und Ergänzung der Ausnahme-Tarife — Änderung und Ergänzung des Anhanges — Berichtigung des Tarifs.

Württembergisch-Südwestdeutscher Eisenbahn-Verband. (G. V.: Generaldirektion der Württembergischen Staatseisenbahnen in Stuttgart.)

Teil II vom 1. Juli 1895.

Nachtrag II, gültig vom 1. Oktober 1898: Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifs — Kilometertariftabelle für Entfernungen von 41—100 Kilometer.

2. Heft vom 1. Juli 1895.

Nachtrag III, gültig vom 1. Oktober 1898: Einbeziehung der elsass-lothringischen Station Münzthal-St. Louis in den Tarif — Änderungen der Frachtsätze für Eil- und Stückgut in den Stationstarifen — Ausnahme-Tarif Nr. 21 für Dachschiefer — Berichtigungen und Ergänzungen des Tarifs.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr. (G. V.: königl. Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden.)

Tarif du 1er novembre 1896.

VIe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: ouverture d'une nouvelle station taxes nouvelles et modifiées — modification à la liste des frais à percevoir pour les voies de raccordement — addition et modification au tableau des distances kilométriques — rectifications au tarif.

Tarifs du 1er novembre 1896.

VIIe supplément, valable depuis le 1er décembre 1898: changement de noms de stations — nouvelles taxes et taxes modifiées — addition à la liste des frais à percevoir pour les voies de raccordement — addition et modification au tableau des distances kilométriques — rectifications au tarif.

Trafic des houilles Bohême-Saxe. (A. g.: direction générale royale des chemins de fer de l'Etat de Saxe à Dresde.)

Tarifs du 1er avril 1896.

IVe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: modification à l'avant-propos du tarif — changement de noms de stations — suppression de taxes — suppression de la restriction apportée à l'inscription des expéditions à destination de la station de Grünbach — taxes modifiées et taxes nouvelles — taxes réduites modification à la liste des frais à percevoir pour les voies de raccordement — modification et addition au tableau des distances kilométriques — rectification au tarif.

Appendice du 1er avril 1896.

IVe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: modification à l'avant-propos de l'appendice — suppression de taxes — taxes modifiées et taxes nouvelles — modification à la liste des frais à percevoir pour les voies de raccordement — modification et addition au tableau des distances kilométriques — rectification au tarif.

Trafic Nord-Allemand avec la Galicie et la Bucovine. (A. g.: direction royale à Breslau.)

IIe partie. Fascicule 1 du 1er juillet 1896.

VIe supplément, valable depuis le 1er novembre 1898: nouvelles taxes en partie réduites pour la grande vitesse et la classe I des colis isolés par petite

Tarif vom 1. November 1896.

Nachtrag VI, gültig vom 1. Oktober 1898: Stationseröffnung — geänderte und neue Frachtsätze — Änderung des Verzeichnisses der Schleppbahn-Gebühren — Ergänzung und Änderung des Kilometerzeigers — Berichtigungen des Tarifs.

Tarife vom 1. November 1896.

Nachtrag VII, gültig vom 1. Dezember 1898: Änderung von Stationsnamen — neue und abgeänderte Frachtsätze — Ergänzung des Verzeichnisses der Schleppbahn-Gebühren — Änderung und Ergänzung des Kilometerzeigers — Berichtigungen des Tarifs.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr. (G. V.: königl. Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden.)

Tarife vom 1. April 1896.

Nachtrag IV, gültig vom 1. Oktober 1898: Änderung des Vorwortes zum Tarife — Änderung von Stationsnamen — Aufhebung von Frachtsätzen — Aufhebung der Beschränkung bei Abfertigung nach Station Grünbach — geänderte und neue Frachtsätze — ermässigte Frachtsätze — Änderung des Verzeichnisses der Schleppbahn-Gebühren — Änderung und Ergänzung des Kilometerzeigers — Berichtigung des Tarifs.

Anhang vom 1. April 1896.

Nachtrag IV, gültig vom 1. Oktober 1898: Änderung des Vorwortes zum Anhang — Aufhebung von Frachtsätzen — geänderte und neue Frachtsätze — Änderung des Verzeichnisses der Schleppbahn-Gebühren — Änderung und Ergänzung des Kilometerzeigers — Berichtigung des Tarifs.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. (G. V.: königl. Eisenbahndirektion in Breslau.)

Teil II. Heft 1 vom 1. Juli 1896.

Nachtrag VI, gültig vom 1. November 1898: anderweite, teils ermässigte Frachtsätze für Eilgut und Stückgutklasse I — anderweite, teils er-

vitesse — nouvelles taxes en partie réduites pour la classe II des colis isolés par petite vitesse — taxes réduites pour le tarif exceptionnel 4 *a* (fer) — taxes en partie réduites du tarif exceptionnel 21 *a* (semences au-dessous de 5000 kg) — nouvelles taxes du tarif exceptionnel 36 (beurre, etc.) — admission de la station de Leipzig-Eutritzsch dans les tarifs exceptionnels 4, 5, 7, 8, 10, 11, 17, 21, 24, 33, 36, 38, 43 et 45 — admission des stations de Brockau, Duisbourg port et Cologne port — extension du tarif exceptionnel 7 (laine) — extension du tarif exceptionnel 13 A (acide sulfurique) — extension du tarif exceptionnel 28 (ciment) — restriction apportée au trafic pour les stations de Dresde-Neustadt (gare de Silésie) et Essen (gare principale) — nouvelle dénomination des stations de Greiz gare, Greiz halte et Meissen — tarif exceptionnel 48 (poterie) — addition au tableau des distances kilométriques — rectifications au tarif.

IIe partie. Fascicule 3 du 1er octobre 1896:

IVe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: nouvelles taxes pour le trafic en transit avec les ports de mer — modification aux dispositions concernant l'entreposage et la réexpédition.

Union des chemins de fer Austro-Hongrois-Bavarois. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Bavière à Munich.)

IIIe partie. Fascicule 1, valable depuis le 1er décembre 1898: tarif exceptionnel pour le transport en petite vitesse des céréales, légumes à cosses, produits de minoterie, farine de céréales et de légumes à cosses, malt et graines oléagineuses, maïs, son, tourteaux et farine de tourteaux ainsi que des sacs usagés vides entre les stations des chemins de fer de l'Etat autrichien, et des chemins de fer privés exploités par l'Etat (lignes de la Basse et Haute Autriche, de Styrie, Carniole, Carinthie, Salzbourg, Tyrol et Vorarlberg), de la Société des chemins de fer du Sud (lignes autrichiennes, y compris le Vienne-Pottendorf-Wr.-Neustadt), et de la Société austro-hongroise des chemins de fer de l'Etat (lignes Stadlau-Marchegg et Simmering-Bruck s. L.), d'une part, et les stations des chemins de fer de l'Etat de

mässigte Frachtsätze für die Stückgutklasse II — ermässigte Frachtsätze für Ausnahmetarif 4 *a* (Eisen) — teilweise ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 21 *a* (Sämereien unter 5000 kg) — anderweite Frachtsätze des Ausnahmetarifs 36 (Butter etc.) — Einbeziehung der Station Leipzig-Eutritzsch in die Ausnahmetarife 4, 5, 7, 8, 10, 11, 17, 21, 24, 33, 36, 38, 43 und 45 — Einbeziehung der Stationen Brockau, Duisburg Hafen und Köln Hafen — Erweiterung des Ausnahmetarifs 7 (Wolle) — Erweiterung des Ausnahmetarifs 13 A (Schwefelsäure) — Erweiterung des Ausnahmetarifs 28 (Cement) — Verkehrsbeschränkung für Station Dresden-Neustadt, Schlesischer Bahnhof, und Essen (Hauptbahnhof) — anderweite Bezeichnung der Stationen Greiz Bahnhof, Greiz Haltestelle und Meissen — Ausnahmetarif 48 (Töpfergeschirr) — Ergänzung des Kilometerzeigers — Berichtigungen des Tarifs.

Teil II. Heft 3 vom 1. Oktober 1896.

Nachtrag IV, gültig vom 1. Oktober 1898: neue Frachtsätze für den Verkehr mit den Seehafenstationen transito — Änderung der Bestimmungen für die Einlagerung und Reexpedition.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahn-Verband. (G. V.: Generaldirektion der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen in München.)

Teil III. Heft 1, gültig vom 1. Dezember 1898: Ausnahmetarif für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz und Ölsaaten, von Mais, ferner von Kleie, Ölkuchen und Ölkuchenmehl, sowie von gebrauchten leeren Säcken zwischen Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Krain, Kärnten, Salzburg, Tirol und Vorarlberg), der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österreichische Linien einschliesslich der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn) und der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (Linien Stadlau-Marchegg und Simmering-Bruck a. L.) einerseits, und Stationen

Bavière et du chemin de fer d'intérêt local Asch-Rossbach, d'autre part.

Ce fascicule remplace le fascicule 1, IIIe partie, du 1er août 1894, ainsi que ses suppléments I à IV.

IIIe partie. Fascicule 3 du 1er décembre 1896.

IVe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: addition et modification à la liste des stations bavaroises dénommées dans le tarif avec taxes de soudure — addition et modification aux barêmes de station — addition et modification aux taxes pour le transport des sacs vides — addition à la liste des groupes de stations du tableau de réexpédition — addition au tableau de réexpédition — changement de noms de stations — rectifications au tarif.

Tarif exceptionnel, valable depuis le 1er décembre 1898: pour le transport de: *a)* pétrole brut et raffiné, huile d'aniline et huile minérale, goudron minéral, huile minérale à graisser: *b)* naphte de pétrole (benzine provenant de la distillation du pétrole); *c)* benzine non raffinée (pour la fabrication de la benzine) en petite vitesse dans le trafic entre les stations des chemins de fer de l'Etat autrichien (lignes en Galicie), du Nord de l'Empereur Ferdinand, de la Société austro-hongroise des chemins de fer de l'Etat et des chemins de fer Nord-Ouest autrichien et de Jonction Sud-Nord allemand, et les stations des chemins de fer de l'Etat de Bavière.

Ce tarif annule et remplace le tarif exceptionnel pour le transport du pétrole, etc., du 1er novembre 1895, avec les suppléments I à III.

der k. Bayerischen Staatseisenbahnen und der Lokalbahn Asch-Rossbach, andererseits.

Hierdurch wird Teil III, Heft 1 vom 1. August 1894 nebst den Nachträgen I—VI aufgehoben.

Teil III. Heft 3 vom 1. Dezember 1896.

Nachtrag IV, gültig vom 1. Oktober 1898: Ergänzung, beziehungsweise Abänderung des Verzeichnisses der bayerischen Tarifstationen samt Anstosstaxen — Ergänzung, beziehungsweise Abänderung der Stationstarife — Ergänzung, beziehungsweise Abänderung von Frachtsätzen für leere Säcke — Ergänzung des Gruppenverzeichnisses zur Reexpeditionstabelle — Ergänzung der Reexpeditionstabelle — Abänderungen von Stationsnamen — Berichtigungen des Tarifs.

Ausnahmetarif, gültig vom 1. Dezember 1898: für die Beförderung von: *a.* Petroleum, roh und raffiniert, Blauöl, Grünöl, Mineralteer und mineralische Schmieröle: *b.* Petroleum-Naphtha (Benzin aus Petroleum destilliert); *c.* Rohbenzin (zur Erzeugung von Benzin) in gewöhnlicher Fracht im Verkehre von Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen (Linien in Galizien), der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn nach Stationen der k. bayerischen Staatsbahnen.

Hierdurch wird der Ausnahmetarif für Petroleum etc. vom 1. November 1895 samt den Nachträgen I—III aufgehoben und ersetzt.

Statistique.

Chemins de fer russes.

Renseignements sur le mouvement des voyageurs dans les années 1894/1897.

Le nombre total des voyageurs transportés en Ire, IIe et IIIe classe a été de 41 223 532 en 1894, de 44 250 189 en 1895, de 48 178 286 en 1896 et de 53 354 186 en 1897. Depuis la réforme des tarifs des voyageurs, appliquée le 1er décembre 1894, ce mouvement a donc augmenté, par rapport à 1894, de 7,3 % en 1895, de 16,9 % en 1896 et de 29,4 % en 1897.

Statistische Nachrichten.

Russische Eisenbahnen.

Nachrichten über den Personenverkehr in den Jahren 1894/1897.

Die Gesamtzahl der in I., II. und III. Klasse beförderten Personen war 41 223 532 im Jahr 1894, 44 250 189 im Jahr 1895, 48 178 286 in 1896 und 53 354 186 in 1897. Sie ist also seit der am 1. Dezember 1894 erfolgten Reform der Personentarife im Vergleich zum Jahr 1894 in 1895 um 7,3 %, in 1896 um 16,9 % und in 1897 um 29,4 % gewachsen.

La comparaison du transport des voyageurs dans les années 1894 et 1895 est donnée dans le tableau ci-dessous. Il a été transporté:

Die Vergleichung des Personenverkehrs in den Jahren 1894 und 1895 zeigt nachstehende Tabelle. Es sind gefahren:

Jusqu'à 100 verstes	**1894:**	32 557 753	**1895:** 33 977 518	bis 100 Werst.
De 101 à 200 verstes		4 836 822	4 426 295	von 101 bis 200 Werst.
» 201 » 500 »		2 836 478	3 533 778	» 201 » 500 »
» 501 » 1000 »		821 728	1 583 735	» 501 » 1000 »
» 1001 » 1500 »		129 920	506 996	» 1001 » 1500 »
» 1501 » 2000 »		27 656	150 556	» 1501 » 2000 »
Au delà de 2000 »		13 175	71 311	über 2000 Werst.

Le nombre des voyageurs s'est ainsi considérablement accru pour les distances de 500 verstes et même déjà de 200 verstes, ce qui s'explique par la réduction des taxes qu'a entraînée la réforme précitée des tarifs. La différence en faveur de 1895 acquiert encore une importance plus grande si l'on tient compte du fait que, jusqu'alors, un même voyageur empruntant plusieurs lignes devait, faute de billet direct, prendre un billet spécial pour chacune de ces lignes et comptait ainsi pour autant de voyageurs qu'il avait acquis de billets.

Die Zahl der Reisenden hat sich also auf Entfernungen von 500 Werst ab und selbst schon von 200 Werst hinweg auffallend vermehrt, was auf die Taxermässigungen zurückzuführen ist, welche die erwähnte Tarifreform mit sich brachte. Der Unterschied zu gunsten des Jahres 1895 gewinnt noch grössere Bedeutung, wenn man berücksichtigt, dass bis dorthin ein Reisender, welcher mehrere Bahnen zu durchfahren hatte und in Ermangelung direkter Billette für jede Bahn ein besonderes Billet lösen musste, so viel Mal gezählt wurde, als er Billette kaufte.

La répartition des voyageurs transportés est la suivante:

Von den beförderten Personen entfallen:

	Longueur du réseau en verstes *Bei Werst Bahnlänge*	Par verste *Auf jeden Werst*	Ire classe *Auf die I. Klasse*	IIe classe *Auf die II. Klasse*	IIIe classe *Auf die III. Klasse*	Pour des parcours en verstes *Auf Werst-Entfernungen* jusqu'à 100 v. *bis 100 W.*	de 101 à 200 v. *von 101-200 W.*	de 201 à 500 v. *von 201-500 W.*	de 501 à 1000 v. *von 501 bis 1000 W.*	au delà de 1000 v. *über 1000 W.*	
		Nombre - *Zahl*	%	%	%	%	%	%	%	%	
En 1894	30 405	1356	1,2	6,7	92,1	?	?	?	?	?	Im Jahr 1894
» 1895	31 531	1403	1,5	10,2	88,3	76,81	10,01	7,99	3,58	1,61	» » 1895
» 1896	33 190	1452	1,4	10,5	88,1	77,80	9,64	7,33	3,48	1,75	» » 1896
» 1897	35 426	1507	1,3	10,4	88,3	79,00	9,19	6,90	3,30	1,58	» » 1897

La réduction des tarifs des voyageurs a donc également eu pour résultat d'accroître l'usage des classes supérieures, c. a. d. les mieux aménagées. Le nombre des voyageurs de IVe classe est relativement peu important; il était de 2 781 642 en 1895, de 3 003 541 en 1896 et de 3 180 730 en 1897.

Die Herabsetzung der Personentarife hatte also auch eine vermehrte Benützung der besser ausgestatteten oberen Wagenklassen im Gefolge. Die Beförderung in der IV. Wagenklasse war verhältnismässig nicht bedeutend; sie umfasste im Jahr 1895 2 781 642, im Jahr 1896 3 003 541 und im Jahr 1897 3 180 730 Personen.

Les recettes du mouvement des voyageurs, comparées à 1894, ont augmenté de 9,2 % en 1895, de 13,4 % en 1896 et de 18,2 % en 1897; elles se décomposent ainsi:

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr haben gegenüber dem Jahr 1894 im Jahr 1895 um 9,2 %, im Jahr 1896 um 13,4 % und im Jahr 1897 um 18,2 % zugenommen. Sie betrugen:

	Total *Insgesamt*	Par verste *Pro Werst*	Pour des parcours en verstes — *Auf Werst-Entfernungen*										
			jusqu'à 100 v. *bis 100 W.*		de 101 à 200 v. *von 101—200 W.*		de 201 à 500 v. *von 201—500 W.*		de 501 à 1000 v. *von 501—1000 W.*		au delà de 1000 v. *über 1000 W.*		
	Rbl.	Rbl.	Rbl.	%	Rbl.	%	Rbl.	%	Rbl.	%	Rbl.	%	
En 1894	56 500 531	1858	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	Im J. 1894
» 1895	61 622 497	1954	16 424 293	26,65	9 442 939	15,32	14 656 792	23,79	12 070 421	19,59	9 028 052	14,65	» 1895
» 1896	64 076 631	1931	16 756 566	26,15	9 394 883	14,66	14 657 797	22,88	12 879 485	20,10	10 387 900	16,21	» 1896
» 1897	66 767 477	1885	17 655 556	26,44	9 486 951	14,21	15 487 968	23,20	13 471 362	20,18	10 665 640	15,93	» 1897

A côté des tarifs généraux, il existe encore des taxes réduites, applicables notamment aux parcours n'excédant pas à 200 verstes. *Jusqu'à cette distance* (et en ramenant tous les parcours à la IIIe classe, à raison de deux voyages et demi en IIIe classe pour un trajet en Ire classe et de un voyage et demi en IIIe classe pour un en IIe), le nombre de voyages et les recettes sont les suivants:

Neben den allgemeinen Tarifen bestehen ermässigte Taxen vorzugsweise für Transportentfernungen von nicht mehr als 200 Werst. *Bis auf diese Entfernung* haben (unter Umrechnung aller Fahrten in III. Klasse, wobei eine Passagierfahrt I. Klasse mit $2^1/_2$ und eine Fahrt II. Klasse mit $1^1/_2$ in die III. Klasse übertragen ist)

	Nombre de voyages effectués: Recettes effectuées:		*Fahrten stattgefunden: und ist dafür vereinnahmt worden:*		
	aux conditions du tarif général *zum allgemeinen Tarif*	aux conditions des tarifs réduits *zu ermässigten Tarifen*	aux conditions du tarif général *nach dem allgemeinen Tarif* Rbl.	aux conditions des tarifs réduits *nach ermässigten Tarifen* Rbl.	
En 1895	32 849 227	7 977 424	23 244 728	2 622 504	Im Jahr 1895
» 1896	27 700 007	17 116 089	20 245 000	5 906 449	» » 1896
» 1897	23 089 954	26 832 552	17 328 350	9 814 157	» » 1897

On voit, par conséquent, que, bien qu'en 1896 un grand nombre de trafics aient bénéficié de tarifs réduits pour des distances n'excédant pas 200 verstes, les recettes totales du mouvement des voyageurs pour ces distances présentent cependant sur 1895 un excédent de 284 217 roubles pour 1896 et de 1 275 275 roubles pour 1897.

Demnach hat, obschon im Jahr 1896 in vielen Verkehren ermässigte Tarife auf Entfernungen von nicht mehr als 200 Werst eingeführt worden sind, die Gesamteinnahme aus dem Personenverkehr auf diese Entfernungen sich gegenüber 1895 im Jahr 1896 um 284 217 und im Jahr 1897 um 1 275 275 Rubel gehoben.

April 1899.

Zeitschrift

für den

Internationalen Eisenbahntransport

herausgegeben

von dem Central-Amt in Bern.

N° 4.

VII. Jahrgang.

ABONNEMENTS

UN AN (12 fascicules):

Suisse . . . . . frs. 8.50
Pour tous les autres pays de l'Europe . . . . . „ 10.—

SIX MOIS (6 fascicules):

Suisse . . . . . frs. 4.25
Pour tous les autres pays de l'Europe . . . . . „ 5.—

Les abonnements sont reçus à l'*administration du bulletin* de l'office central des transports internationaux par chemins de fer, ainsi que dans les *bureaux de poste* et les *librairies* de tous les pays (à *Paris*, librairies *Chaix* et *Le Soudier*). — On est prié d'adresser les paiements à l'administration: *Imprimerie Stampfli & Cie.* à *Berne*.

Sommaire. Lois et mesures administratives: Liste des objets auxquels la convention internationale n'est pas applicable, p. 211; Organisation de la surveillance officielle sur les chemins de fer italiens, p. 212; Reglement de transport des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur suisses, annexe XI, p. 214; Calcul du déchet de poids naturel en Russie, p. 214; Embranchements particuliers, Hongrie, p. 216. Convention concernant le trafic direct sur les chemins de fer russes, p. 220. — **Jurisprudence dans les différents Etats**, p. 232. — **Nouvelles diverses**, p. 241. — **Bibliographie**, p. 263. — **Nouveaux tarifs et suppléments de tarifs**, p. 267. — **Statistique**, p. 280.

Abonnemente.

Für ein Jahr (12 Hefte):

Für die Schweiz . . . . . Fr. 8.50
Für alle übrigen europäischen Länder . . . . . „ 10.—

Für ein halbes Jahr (6 Hefte):

Für die Schweiz . . . . . Fr. 4.25
Für alle übrigen europäischen Länder . . . . . „ 5.—

Abonnemente nehmen entgegen: die *Expedition der Zeitschrift* für den internationalen Eisenbahntransport, sowie die *Postämter* und *Buchhandlungen* aller Länder (in *Paris* die Buchhandlungen *Chaix* und *Le Soudier*). — Zahlungen für Abonnemente bittet man per Postmandat an die Expedition: *Buchdruckerei Stämpfli & Cie.* in *Bern*, zu senden.

Inhaltsverzeichnis. Gesetze und Vollzugs-Verordnungen: Verzeichnis der Gegenstände, auf welche das Internationale Uebereinkommen keine Anwendung findet, S. 211; Organisation des Aufsichtsdienstes für die Eisenbahnen Italiens, S. 212; Transport-Reglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiff-Unternehmungen, Anlage XI, S. 214. Berechnung des natürlichen Gewichtsverlustes in Russland, S. 214; Privatverbindungsgleise, Ungarn, S. 216; Übereinkommen betr. den direkten Verkehr zwischen den russischen Eisenbahnen, S. 220. — **Rechtsprechung in den verschiedenen Staaten**, S. 232. — **Verschiedene Mitteilungen**, S. 241. — **Bücherschau**, S. 263. — **Neue Tarife und Tarifnachträge**, S. 267. — **Statistische Nachrichten**, S. 280.

Lois et mesures administratives.

Liste des objets auxquels la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer n'est pas applicable.

(Convention internationale, art. 2.)

XIIe supplément
(du 30 mars 1899).

Objets dont le transport est interdit par mesure d'ordre public sur le territoire de l'un des Etats à traverser.

Pays-Bas.

Il résulte d'une communication du ministère du waterstaat, du commerce et de l'industrie, à la Haye, en date du 28 février 1899, que l'arrêté royal du 20 mai 1898, porté à la connaissance des Etats signataires de la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer par le VIIe supplément du 4 juillet 1898 (B. 1898 p. 436), a été abrogé et remplacé par l'arrêté royal du 30 janvier 1899, lequel interdit *l'importation et*

Gesetze und Vollzugsverordnungen.

Verzeichnis der Gegenstände, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr keine Anwendung findet.

(Art. 2 des Internationalen Uebereinkommens.)

XII. Nachtrag
(vom 30. März 1899).

Gegenstände, deren Beförderung auch nur auf einem der am Transporte beteiligten Gebiete aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist.

Niederlande.

Laut Mitteilung des Ministeriums für Wasserbau, Handel und Industrie im Haag, vom 28. Februar 1899, ist die im VII. Nachtrag vom 4. Juli 1898 (Z. 1898 S. 436) den am Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beteiligten Staaten mitgeteilte königliche Verordnung vom 20. Mai 1898 aufgehoben und durch eine neue königliche Verordnung vom 30. Januar 1899 ersetzt worden, durch welche *die Einfuhr und die Durchfuhr von lebenden*

le transit des arbres et arbrisseaux vivants de toutes sortes et de leurs parties vivantes, provenant d'Amérique. Cette interdiction s'étend aussi aux *caisses, tonneaux, paniers, sacs, fûts et autres objets, servant ou ayant servi à l'emballage des produits susmentionnés.*

Suisse.

Par arrêté du Conseil fédéral en date du 14 février 1899, a été autorisée *l'importation*, par le bureau des douanes à Bâle, *des fruits séchés et non pelés provenant d'Amérique* — voir le VIIIe supplément du 5 septembre 1898, B. 1898 p. 519 — à la condition que les expéditions soient examinées à Bâle par un expert et trouvées exemptes du gallinsecte de San-José ou d'autres parasites pernicieux.

Bäumen und Sträuchern aller Art, amerikanischer Herkunft, sowie von lebenden Teilen derselben untersagt ist. Dieses Verbot erstreckt sich auch auf die *Kisten, Tonnen, Körbe, Säcke, Fässer und andere Gegenstände, welche zur Verpackung der erwähnten Erzeugnisse dienen oder gedient haben.*

Schweiz.

Durch Bundesratsbeschluss vom 14. Februar 1899 ist die *Einfuhr in die Schweiz von ungeschältem, gedörrtem amerikanischem Obst* — zu vergleichen VIII. Nachtrag vom 5. September 1898, Z. 1898 S. 519 — über das Zollamt Basel unter der Bedingung gestattet, dass die Sendungen in Basel durch einen Sachverständigen auf das Vorhandensein der San José-Schildlaus und anderer Schädlinge untersucht und frei von solchen befunden werden.

Organisation de la surveillance officielle sur les chemins de fer italiens [1]).

L'organisation de l'inspection générale royale des chemins de fer italiens, instituée en 1885, a subi les modifications suivantes:

La division des constructions et des concessions a été séparée de la division de l'exploitation et deux inspections générales ont donc été établies: l'une pour les constructions, l'autre pour l'exploitation.

Il a en outre été créé, avec siège à Rome, un bureau technique spécial pour l'examen et le traitement des litiges avec les entrepreneurs, survenant après la réception des travaux de chemins de fer effectués directement pour le compte de l'Etat.

L'inspection générale royale des chemins de fer a en conséquence été constituée ainsi qu'il suit:

Administration centrale à Rome.

Inspection générale royale de l'exploitation.

Secrétariat.

Ouverture et distribution de la correspondance. Affaires spéciales. — Personnel. — Cartes de libre parcours.

[1]) Suite des communications parues B. 1894 p. 249.

Organisation des Aufsichtsdienstes für die Eisenbahnen Italiens [1]).

Die Organisation des im Jahre 1885 errichteten Kgl. General-Inspektorats der Eisenbahnen hat folgende Änderungen erfahren:

Die Abteilung für den Bau und die Konzessionen wurde von der Abteilung für Eisenbahnbetrieb abgetrennt und wurden daher zwei General-Inspektionen eingesetzt: die eine für den Bau, die andere für den Betrieb.

Ausserdem wurde, mit dem Sitze in Rom, ein besonderes technisches Amt für die Prüfung und Behandlung der Streitfragen, welche sich gegenüber den Unternehmern nach der Genehmigung der Übernahme von Eisenbahnbau-Arbeiten für direkte Rechnung des Staates ergeben, ins Leben gerufen.

Infolgedessen wurde die Königl. General-Inspektion der Eisenbahnen in nachstehender Weise konstituiert:

Central-Verwaltung in Rom.

Königl. General-Inspektion für den Betrieb.

Sekretariat.

Öffnung und Austeilung des Korrespondenz-Einlaufs. — Besondere Angelegenheiten. — Personalsachen. — Freikarten.

[1]) Fortsetzung der Mitteilungen Z. 1894 S. 248.

Bureau spécial.

Horaires. Classification des trains.

Ire division (Surveillance de l'exploitation).

Personnel des administrations de chemins de fer. — Voies industrielles et de raccordement. — Mouvement, traction et matériel roulant. — Entretien de la voie. — Police des chemins de fer. — Service des gares. — Retards des trains et accidents. — Parcours et location du matériel roulant. — Inventions techniques intéressant l'exploitation. — Service de navigation à vapeur sur les lacs et à travers le détroit de Messine. — Exploitation des tramways. — Ateliers de réparation. — Affaires juridiques.

IIe division (Service commercial).

Etablissement et modification des tarifs. — Trafics directs. — Détaxes. — Acheminement des transports. — Statistique des chemins de fer. — Bureau de la présidence et secrétariat de la commission des tarifs. — Affaires juridiques.

IIIe division (Travaux et aménagement des trois réseaux de la Méditerranée, de l'Adriatique et de la Sicile).

Renouvellement de la superstructure et des autres parties fixes. — Parachèvements. — Améliorations dans les installations des stations et des lignes exploitées. — Approvisionnements et acquisitions de matériel roulant. — Affaires juridiques.

Special-Bureau.

Fahrpläne. — Einteilung der Züge.

I. Abteilung (Überwachung des Betriebs).

Personal der Eisenbahnverwaltungen. — Industrie- und Verbindungsgleise. — Zugbegleitung, Zugbeförderung und Rollmaterial. — Bahnerhaltung. — Eisenbahnpolizei. — Stationsdienst. — Zugverspätungen und Unfälle. — Lauf und Miete des kursierenden Wagenmaterials. — Neue technische Erfindungen für den Betrieb. — Dampfschiffverkehr auf den Seen und der Meerenge von Messina. — Betrieb der Tramways. — Werkstätten. — Rechtsangelegenheiten.

II. Abteilung (Kommerzieller Dienst).

Bildung und Veränderungen der Tarife. — Verbandsverkehre. — Frachtreklamationen. — Instradierung der Sendungen. — Eisenbahnstatistik. — Präsidial-Bureau und Sekretariat des Tarifrats. — Rechtsangelegenheiten.

III. Abteilung (Anlagen und Ausrüstungen für die drei Netze: das Mittelländische, das Adriatische und das Sizilische).

Erneuerung des Oberbaues und des übrigen feststehenden Materials. — Vervollständigungs-Arbeiten. — Verbesserungen in den Stationen und auf den in Betrieb befindlichen Linien. — Ausrüstung und Beschaffung von Rollmaterial. — Rechtsangelegenheiten.

Inspection générale royale des constructions et concessions de chemins de fer.

Secrétariat.

Ouverture et répartition de la correspondance. — Affaires spéciales.

IVe division (Constructions).

Projets relatifs à la construction de nouvelles lignes pour le compte de l'Etat. — Expropriations. — Constructions effectuées par les compagnies. — Acquisition de matériel d'exploitation et des approvisionnements pour les nouvelles lignes construites au compte de l'Etat. — Lignes télégraphiques. — Affaires juridiques.

Ve division (Concessions et affaires générales).

Concessions de nouveaux chemins de fer et autorisations d'exploitation de nouveaux tramways.

Kgl. General-Inspektion für den Bau und die Konzessionierung von Eisenbahnen.

Sekretariat.

Öffnung und Zuweisung des Korrespondenz-Einlaufs. — Besondere Angelegenheiten.

IV. Abteilung (Bauten).

Entwürfe für den Bau neuer Linien für Rechnung des Staats. — Expropriationen. — Den Gesellschaften überlassene Bauten. — Beschaffung von Betriebsmaterial und Ausrüstung für die für Rechnung des Staates gebauten neuen Linien. — Telegraphen-Linien. — Rechtsangelegenheiten.

V. Abteilung (Konzessionen und allgemeine Angelegenheiten).

Konzessionen von neuen Eisenbahnen und Einrichtungen zum Betrieb von Tramways. — Beauf-

Surveillance de la construction des chemins de fer et des tramways. — Affaires juridiques.

Services communs à l'inspection générale de l'exploitation et à celle des constructions.

VIe division (Comptabilité).

Comptes de l'exploitation et de la construction des chemins de fer. — Résultats des comptes. — Taxes fiscales. — Enregistrement et ordonnancement des mandats de paiement. — Service de la comptabilité.

Bureau technique spécial

pour l'examen et le traitement des litiges avec les entrepreneurs, survenant après la réception des travaux de chemins de fer effectués directement pour le compte de l'Etat.

Administration extérieure.

Outre les arrondissements d'inspection institués en 1885, il en a été créé deux nouveaux, à savoir:

l'un à Reggio Calabre et l'autre à Gènes, où il existait précédemment une section de l'arrondissement de Turin.

sichtigung des Baues von Eisenbahnen und Tramways. — Rechtsangelegenheiten.

Gemeinsame Angelegenheiten der General-Inspektion des Betriebs und derjenigen des Baues.

VI. Abteilung (Rechnungswesen).

Rechnungsführung für den Betrieb und den Bau der Eisenbahnen. — Rechnungs-Ergebnisse. — Ärarialische Taxen. — Eintragung und Ausfertigung von Zahlungsanweisungen. — Komptabilitätsdienst.

Besonderes technisches Amt

für die Prüfung und Behandlung der Streitfragen, welche sich gegenüber den Unternehmern nach der Genehmigung der Übernahme von Eisenbahnbau-Arbeiten für direkte Rechnung des Staates ergeben.

Bezirks-Inspektionen.

Zu den schon im Jahre 1885 errichteten Eisenbahnbezirken wurden zwei neue hinzugefügt:

Einer in Reggio Calabria und der andere in Genua, wo bis jetzt eine Sektion des Turiner Bezirks bestand.

Règlement de transport des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur suisses.

(En vigueur depuis le 1er janvier 1894.)

L'annexe XI [1]) mentionnée dans le IVe supplément au règlement de transport des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur suisses contenant la *liste des jours fériés cantonaux* doit être complétée par la disposition suivante qui entre immédiatement en vigueur:

Grisons: lundi de Pâques, lundi de Pentecôte et St-Etienne (26 décembre), ce dernier seulement dans le cas où il n'en résulterait pas trois jours de fête consécutifs.

Transport-Reglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiff-Unternehmungen.

(Gültig vom 1. Januar 1894.)

Die im IV. Nachtrage zum Transport-Reglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiff-Unternehmungen aufgeführte Anlage XI [1]), enthaltend das *Verzeichnis der kantonalen Feiertage*, ist mit sofortiger Gültigkeit wie folgt zu ergänzen:

Graubünden: Ostermontag, Pfingstmontag und Stephanstag (26. Dezember), letzterer nur, soweit dadurch nicht drei aufeinanderfolgende Festtage geschaffen werden.

Calcul du déchet de poids naturel des marchandises transportées sur les chemins de fer russes.

Circulaire du département russe des chemins de fer aux administrations du réseau de l'Etat et des chemins de fer privés, en date du 7 janvier 1899, n° 215.

Différents chemins de fer, lors du traitement des réclamations pour déchet de poids et de la fixation

[1]) Voir dans le B. 1898 l'observation au bas de la page 398.

Berechnung des natürlichen Gewichtsverlustes der auf den russischen Eisenbahnen beförderten Güter.

Cirkular des russischen Eisenbahndepartements an die Verwaltungen der Staats- und Privatbahnen vom 7. Januar 1899, Nr. 215.

Von verschiedenen Eisenbahnen wird bei Behandlung der Reklamationen wegen Gewichtsmanko und

[1]) Zu vergleichen Fussnote, Z. 1898 S. 398.

de l'indemnité à payer à raison de ce déchet aux expéditeurs de marchandises, font subir une réduction normale de poids de 1 % à toutes les marchandises sèches sans exception. Cependant, en vertu de l'article 106[1]) de la loi générale des chemins de fer russes, les chemins de fer ne sont dispensés de repondre du déchet de poids normal que pour les marchandises qui, à raison de leur nature, sont exposées à subir par le seul fait du transport une perte de poids. En conséquence, la tolérance de dechet de poids ne s'applique pas, d'après la loi précitée, aux marchandises telles que rails, machines et parties de machines, fers ouvrés, cuivre, acier, tubes de métal et autres qui, en raison de leur nature, ne peuvent subir aucun déchet de poids en cours de transport, et toute pratique contraire donne lieu à des réclamations ou à des plaintes de la part des propriétaires de marchandises ou conduit même à des procès contre les chemins de fer. La question de savoir quelles sont les marchandises sèches auxquelles s'applique la tolérance de 1 % pour déchet de poids naturel a été précédemment déjà traitée par la conférence générale des représentants des chemins de fer russes, qui a déclaré à ce propos qu'une énumération de toutes les marchandises sèches pour lesquelles il ne peut se produire de déchet de poids en cours de route est très difficile et d'ailleurs inutile, attendu que les dispositions formulées par le conseil des chemins de fer pour l'interprétation de l'article 106 et relatives au déchet de poids normal des marchandises disent clairement: « pour les marchandises *qui, à raison de leur nature, subissent en cours de transport par chemin de fer un déchet de poids naturel* » et que par conséquent il ne peut subsister aucun doute quant aux cas dans lesquels on ne doit admettre aucune tolérance pour déchet de poids.

Par ordre du ministre des voies de communication, les administrations de chemins de fer, pour éviter le renouvellement d'éventualités de ce genre, sont invitées, lors du traitement des réclamations pour déchet de poids des marchandises sèches, à rechercher toujours si la marchandise en question est, en raison de sa nature, exposée à subir un déchet de poids en cours de route et à ne faire

[1]) B. 1893, p. 320.

bei Feststellung der den Warenversendern für solches Manko zustehenden Entschädigung eine normale Gewichtsabnahme von 1 % in Abzug gebracht, und zwar bei allen trockenen Gütern ohne Ausnahme. Die Eisenbahnen haften jedoch auf Grund des Art. 106[1]) des allgemeinen Statuts der russischen Eisenbahnen für die normale Gewichtsabnahme nur bei solchen Waren nicht, welche wegen ihrer natürlichen Beschaffenheit während des Transportes einer Gewichtsabnahme unterliegen. Hiernach liegt der Abzug für normalen Gewichtsverlust für solche Waren, welche, wie z. B. Schienen, Maschinen und Maschinenteile, façonniertes Eisen, Kupfer, Stahl, Metallröhren und dergleichen, ihrer Natur nach während des Transportes keine Gewichtsabnahme erleiden können, nicht im Sinne des citierten Gesetzes und giebt das gegenteilige Verfahren zu Reklamationen und Klagen seitens der Wareneigentümer Veranlassung oder führt selbst zu Prozessen gegen die Eisenbahnen. Die Frage, auf welche trockene Waren der Abzug von 1 % für natürliche Gewichtsabnahme Anwendung finden soll, wurde seiner Zeit von der Allgemeinen Konferenz der Vertreter der russischen Eisenbahnen in Beratung gezogen, welche sich bei dieser Gelegenheit dahin äusserte, dass eine Aufzählung aller trockenen Waren, bei welchen beim Transport eine Gewichtsabnahme nicht stattfinden kann, sehr schwierig und auch überflüssig sei, weil die vom Eisenbahnrat zur Interpretation des § 106 erlassenen Bestimmungen über die normale Gewichtsabnahme der Waren klar besagen: « für Waren, *welche wegen ihrer Beschaffenheit beim Eisenbahntransport einer natürlichen Gewichtsabnahme unterliegen* », und folglich ein Zweifel darüber nicht entstehen kann, in welchen Fällen ein Abzug vom Gewichtsmanko nicht gestattet ist.

Im Auftrage des Herrn Ministers der Verkehrsanstalten werden daher die Verwaltungen der Eisenbahnen, behufs Vermeidung ähnlicher Vorkommnisse, aufgefordert, bei der Behandlung von Reklamationen wegen Gewichtsmanko bei trockenen Waren stets in Erwägung zu ziehen, ob die gegebene Ware gemäss ihrer natürlichen Beschaffenheit während der Zeit des Transportes eine Gewichts-

[1]) Z. 1893 S. 296.

en conséquence, d'après les termes de la loi précitée, figurer une tolérance de déchet de poids que si la marchandise est réellement par sa nature exposée à subir un déchet de poids. (Communication directe.)

abnahme erfahren kann, und demnächst, in Übereinstimmung mit dem citierten Gesetz, nur dann einen Abzug vom Gewichtsmanko eintreten zu lassen, wenn die betreffende Ware wegen ihrer natürlichen Beschaffenheit in Wirklichkeit einer Gewichtsabnahme unterliegt. (Direkte Mitteilung.)

Embranchements particuliers [1]).

Hongrie.

La question des embranchements particuliers n'est pas spécialement réglée dans le droit hongrois. Voici quels sont les principes juridiques actuellement en vigueur.

Le droit hongrois comprend, sous la dénomination d'embranchements particuliers, les voies qui servent à l'usage exclusif de l'entrepreneur.

Aux termes du § 1er du modèle de cahier des charges approuvé par le Reichstag le 20 avril 1868 sous le n° 4973, il suffit d'une simple autorisation de construire, lorsqu'il s'agit d'un chemin de fer qu'un entrepreneur veut ouvrir pour son usage exclusif sur son propre terrain ou sur le terrain d'autrui moyennant l'agrément du propriétaire, sauf à fournir préalablement la preuve de cet agrément. L'autorisation peut être accordée après avis favorable donné par les experts du gouvernement.

Ces dispositions signifient que, pour ouvrir un embranchement particulier, il n'est pas à proprement parler besoin d'une concession, d'un privilège. L'établissement d'une ligne de cette nature résulte du droit économique (industriel) de son propriétaire; celui-ci toutefois ne peut dépasser les limites de ce droit. Aussi le propriétaire n'est ni autorisé, ni tenu à pratiquer l'industrie des transports publics.

Il en résulte que, d'après le droit hongrois:

1° Ces chemins de fer ne peuvent jouir du droit d'expropriation, que le terrain nécessaire pour des voies de ce genre doit être acquis en vertu d'un contrat de droit privé (vente, location, etc).

2° Le consentement dont parle le paragraphe précité n'est autre chose qu'une décision admi-

[1]) Suite aux communications B. 1898 p. 772.

Privatverbindungsgleise [1]).

Ungarn.

Die Angelegenheit der Privat-Anschlussbahnen ist im ungarischen Rechte nicht eingehend geregelt. Der gültige Rechtszustand ist folgender:

Unter Privat-Anschlussbahnen versteht das ungarische Recht Eisenbahnen, welche ausschliesslich zum eigenen Gebrauche des Unternehmers dienen.

Laut § 1 des mit Genehmigung des Reichstages am 20. April 1868 unter Zahl 4973 erlassenen Eisenbahn-Konzessionierungs-Regulativs ist zur Anlage einer Eisenbahn, welche ein Unternehmer lediglich zu seinem eigenen Gebrauche auf eigenem Grund und Boden oder unter Zustimmung des Grundeigentümers, welche vorher nachzuweisen ist, auf fremdem Grunde erbauen will, nur ein Baukonsens notwendig. Derselbe kann nach Anhörung des Sachverständigen-Gutachtens der Regierungsorgane erteilt werden.

Der Sinn dieser Bestimmungen ist der, dass es zur Anlage einer Privat-Anschlussbahn einer eigentlichen Konzession, eines Privilegiums nicht bedarf. Die Anlage einer solchen Eisenbahn ist der Ausfluss des wirtschaftlichen (Gewerbe-) Rechtes des Eigentümers. Die Grenzen desselben kann der Eigentümer jedoch nicht überschreiten. Der Eigentümer ist somit zur Ausübung des öffentlichen Frachtgewerbes weder berechtigt, noch verpflichtet.

Hieraus folgt, dass nach dem ungarischen Rechte:

1. solchen Eisenbahnen das Enteignungsrecht nicht gewährt werden kann und dass der für derartige Eisenbahnen beanspruchte Grund und Boden auf Grund eines privatrechtlichen Vertrages (Kauf, Pacht u. s. w.) erworben werden muss:

2. dass der im citierten Paragraph erwähnte Konsens nichts anderes als eine behördliche Er-

[1]) Fortsetzung der Mitteilungen in Z. 1898 S. 772.

nistrative, une autorisation de police, destinée à sauvegarder les droits des tiers et l'intérêt public, et qui n'est accordée que lorsque l'autorité s'est assurée que ces droits ne sont point lésés.

3° L'agrément du ministre du commerce est accordé après une délibération préalable: cette délibération, à laquelle participent les représentants dudit ministre assistés des particuliers et des autorités intéressés, a lieu au cours d'un examen des lieux.

La surveillance est également exercée par une autorité qui représente le ministre du commerce, l'inspection générale royale hongroise des chemins de fer et de la navigation, tandis que le contrôle nécessaire au point de vue des intérêts locaux appartient aux autorités de police locales.

L'inspection générale, en ce qui la concerne, vérifie avant l'ouverture à l'exploitation si l'embranchement particulier répond aux exigences (examen technique et de police) et lorsque le résultat est favorable, elle accorde l'autorisation d'exploiter.

Les embranchements particuliers sont d'ailleurs, au point de vue de la sécurité de l'exploitation et de la surveillance administrative, soumis aux prescriptions générales.

En ce qui touche le raccordement d'un chemin de fer privé à une ligne à traction mécanique ouverte au trafic public, il n'existe pas d'obligation générale.

L'uniformité par rapport aux conditions de raccordement, et seulement pour les voies industrielles raccordées aux chemins de fer de l'Etat, consiste à réserver aux services techniques des chemins de fer de l'Etat le droit de dresser les plans voulus, et en ce qu'il a été rédigé un contrat type de raccordement. Les plus importants des chemins de fer privés ont adopté des règles analogues.

Un arrêté spécial prévoit qu'en cas de guerre ou de mobilisation l'exploitation des embranchements particuliers passe sur sa demande à l'administration militaire, sans qu'il puisse y être apporté aucun obstacle et sans que le propriétaire de l'embranchement ait, de ce chef, droit à une indemnité quelconque.

klärung, eine polizeiliche Genehmigung ist, die Schutz gewährt gegen die Verletzung der Rechte anderer und des öffentlichen Interesses, und nur dann erteilt wird, wenn die Behörde die Wahrung derselben für gesichert erachtet;

3. dass die Bewilligung des Handels-Ministers auf Grund vorhergehender Verhandlung erteilt wird, welche Verhandlung durch die Organe des genannten Ministers, unter Teilnahme der interessierten Privaten und Behörden, in Form einer administrativen Begehung vorgenommen wird.

Die Aufsicht wird gleichfalls durch ein Organ des Handelsministers, die kgl. ung. Generalinspektion für Eisenbahnen und Schiffahrt, geführt, während die aus dem Gesichtspunkte der Lokalinteressen notwendige Kontrolle durch die lokalen Polizeiorgane ausgeübt wird.

Die Generalinspektion untersucht in diesem Wirkungskreise, dem Bedürfnis entsprechend, die Privat-Anschlussbahn vor Beginn des Betriebes (technisch-polizeiliche Begehung), worauf, im Falle eines günstigen Ergebnisses, die Betriebsbewilligung erteilt wird.

Die Privat-Anschlussbahnen sind im übrigen betreffs der Betriebssicherheit und der behördlichen Kontrolle den allgemeinen Vorschriften unterworfen.

Bezüglich des Anschlusses der Privateisenbahn an eine mit motorischer Kraft betriebene, den öffentlichen Verkehr vermittelnde Eisenbahn besteht keine allgemeine Verpflichtung.

Die Einheitlichkeit in Bezug auf die Anschlussbedingungen ist nur bezüglich der an die Staatsbahnen anschliessenden Industriebahnen dadurch gewahrt, dass den technischen Organen der Staatseisenbahn das Recht zur Verfertigung der bezüglichen Pläne erteilt und ein Normalanschlussvertrag ausgearbeitet wurde. Eine ähnliche Praxis wird auch von den grösseren Privateisenbahnen befolgt.

Durch eine besondere Verordnung ist vorgesorgt, dass im Kriegs- oder Mobilisierungsfalle der Betrieb der Privat-Anschlussbahnen, über Verlangen der Heeresverwaltung, unweigerlich und ohne dass dem Inhaber der Privat-Anschlussbahn daraus ein Anspruch auf Schadenersatz erwachsen würde, an die Heeresverwaltung übergeht.

Sous réserve d'application de ces principes généraux, sont applicables aux chemins de fer miniers les dispositions spéciales suivantes.

En vertu de l'article 131 de la loi générale des mines de 1854, le propriétaire de mines a le droit d'établir des chemins de fer pour le transport du personnel, des animaux, du matériel et des produits miniers; et, en vertu de l'article 191 de la même loi, il est tenu d'accorder la cojouissance de son propre chemin de fer au propriétaire de mines voisin.

A ces chemins de fer miniers appartiennent stricto sensu ceux seulement qui, sous la dénomination d'embranchements particuliers, servent au transport des produits miniers, ou des machines et matériaux nécessaires à la mine, entre celle-ci et le chemin de fer le plus proche.

L'article 87 de la loi sur l'expropriation (loi XLI de l'année 1881) réserve à ces lignes privées le droit d'expropriation.

C'est le ministre du commerce qui accorde l'autorisation administrative de construire pour l'établissement de ces chemins de fer, conformément à l'ordonnance du même ministre du 9 septembre 1890, n° 53 239; il doit toutefois s'adresser aux autorités minières pour l'examen des lieux.

Pour compléter ces prescriptions relatives aux embranchements particuliers, il faut encore observer que le droit hongrois donne le moyen d'ouvrir, sous certaines conditions et suivant les besoins du trafic public croissant, les embranchements particuliers au trafic public restreint. Ces conditions et les mesures à prendre en pareil cas sont fixées, ainsi qu'il suit, dans l'ordonnance n° 37 553 du 23 avril 1888 rendue par le ministre des travaux publics et voies de communications:

L'agrément du ministre du commerce est nécessaire pour l'ouverture des embranchements particuliers au trafic public restreint (art. 1er).

Cet agrément est une concession offrant le caractère d'un privilège réel, qui contient également les conditions requises pour la construction et pour la concession (art. 6).

Innerhalb des Rahmens dieser allgemeinen Grundsätze bestehen bezüglich der Bergwerksbahnen nachstehende besondere Verfügungen.

Nach § 131 des allgemeinen Berggesetzes vom Jahre 1854 steht dem Bergwerksbesitzer das Recht zu, zur Beförderung von Menschen, Tieren, Bergwerkserfordernissen und -produkten Eisenbahnen anzulegen; und nach § 191 desselben Gesetzes ist er verpflichtet, den nachbarlichen Bergwerksberechtigten die Mitbenützung der eigenen Eisenbahnen zu gestatten.

Von diesen Bergwerksbahnen gehören streng genommen nur jene unter den Begriff der Privat-Anschlussbahnen, die zur Beförderung der Bergwerksprodukte oder der zu Bergwerkszwecken erforderlichen Werkzeuge und Materialien zwischen dem Bergwerksgebiete und der nächsten Eisenbahn dienen.

Solchen Privat-Anschlussbahnen sichert § 87 des Enteignungsgesetzes (Gesetz XLI vom Jahre 1881) das Enteignungsrecht zu.

Zur Anlage solcher Eisenbahnen erteilt im Sinne der Verordnung des Handels-Ministers vom 9. September 1890 Zahl 53 239 die polizeiliche Baubewilligung der genannte Minister, zu den Begehungen ist jedoch die Bergbehörde einzuladen.

Als Erganzung dieser auf die Privat-Anschlussbahnen bezüglichen Vorschriften ist noch zu bemerken, dass das ungarische Recht Mittel dazu bietet, um die Privat-Anschlussbahnen, den Ansprüchen des wachsenden öffentlichen Verkehrs gemäss, unter gewissen Bedingnissen für den beschränkten öffentlichen Verkehr zu eröffnen. Diese Bedingnisse und das diesfalls zu beobachtende Verfahren werden durch das vom Minister für öffentliche Arbeiten und Kommunikationen am 23. August 1888 Zahl 37 553 erlassene Regulativ im nachstehenden festgesetzt:

Behufs Einrichtung der Privat-Anschlussbahnen zu den Zwecken des beschränkten öffentlichen Verkehres ist die Genehmigung des Handels-Ministers nötig (§ 1).

Diese Genehmigung ist eine Konzession vom Charakter eines wirklichen Privilegs, welche auch die nötigen Einrichtungs- und Konzessions-Bedingnisse enthält (§ 6).

Si l'embranchement particulier doit être seulement mis par contrat à la disposition de quelques personnes, il n'est pas accordé de concession, mais le contrat doit être approuvé par le ministre du commerce (art. 2).

Si le propriétaire veut transformer son chemin de fer en chemin de fer ouvert au trafic public, c'est-à-dire en ligne dont chacun peut faire usage, il est tenu de déclarer s'il veut aménager son chemin de fer pour le transport des voyageurs ou pour celui des marchandises, en indiquant dans ce dernier cas la nature des marchandises: il est également tenu de présenter les plans des travaux de réfection et le projet d'horaire et de tarif (art. 2).

A cet effet, le chemin de fer est soumis à un nouvel examen, et le ministre du commerce établit exactement suivant les besoins les travaux supplémentaires à effectuer (art. 3).

Le chemin de fer peut demander à profiter des avantages réservés pour le trafic aux chemins de fer vicinaux (art. 4), à l'exception toutefois des exemptions d'impôts (art. 5).

L'horaire est approuvé par le ministre du commerce, mais dans le cas de transport exclusif de marchandises il faut qu'il circule au minimum un train, et dans le cas de transport des voyageurs au minimum 3 trains hebdomadaires (art. 5).

La concession est accordée pour un délai maximum de 10 ans, mais elle peut être prolongée (art. 7): l'autorisation d'ouverture au trafic est accordée par le ministre du commerce (art. 6), qui décide également, en vertu de la loi XLI de l'année 1881, si et dans quels cas l'expropriation peut être admise (art. 8).

L'acte de concession contient un tarif maximum. Le principe de l'égalité de traitement est obligatoire (art. 9).

Le concessionnaire est tenu d'avoir une comptabilité et de la soumettre au ministre du commerce avec la statistique concernant le trafic et l'exploitation (art. 11).

Wenn die Privat-Anschlussbahn nur einzelnen Parteien mittelst Vertrages zur Verfügung gestellt werden soll, wird zwar keine Konzession erteilt, doch muss dann der Vertrag durch den Handels-Minister genehmigt werden (§ 2).

Wenn der Eigentümer seine Bahn zu den Zwecken des öffentlichen Verkehrs, das heisst derart umgestalten will, dass dieselbe durch jedermann in Anspruch genommen werden kann, ist er verpflichtet, zu erklären, ob er die Bahn zur Personenbeförderung oder zur Güterförderung, im letzten Falle, welcher Art von Gütern, einrichten will: weiter ist er verpflichtet, die Pläne der Umgestaltungsarbeiten und den Entwurf der Fahrordnung und des Tarifs vorzulegen (§ 2).

Auf Grund dessen wird die Eisenbahn neuerdings begangen und werden die Nachtragseinrichtungen genau nach der Notwendigkeit durch den Handels-Minister festgestellt (§ 3).

Die Eisenbahn kann die für Vicinalbahnen festgesetzten Verkehrsbegünstigungen beanspruchen (§ 4), die Steuerbegünstigungen jedoch nicht (§ 5).

Die Fahrordnung wird durch den Handels-Minister genehmigt, doch muss im Falle ausschliesslichen Gütertransportes wenigstens 1 Zug, bei Personalbeförderung müssen wenigstens 3 Züge wöchentlich verkehren (§ 5).

Die Konzession wird höchstens auf 10 Jahre erteilt, doch kann sie verlängert werden (§ 7); die Bewilligung zur Betriebs-Eröffnung erteilt der Handels-Minister (§ 6); auch stellt er fest, ob im Sinne der Anordnung des Gesetzartikels XLI vom Jahre 1881 überhaupt und in welchen Fällen die Enteignung Platz greifen darf (§ 8).

Die Konzessions-Urkunde enthält einen Maximal-Tarif. Das Prinzip der gleichen Behandlung ist obligatorisch (§ 9).

Der Konzessionär ist verpflichtet, Rechnung zu führen und diese Rechnung, sowie die Verkehrs- und Betriebs-Statistik dem Handels-Minister vorzulegen (§ 11).

Convention concernant le trafic direct sur les chemins de fer russes[1]).

(Edition de 1896.)

Modifications et additions entrées en vigueur du 1er avril 1898 au 1er janvier 1899 en vertu des décisions de la conférence générale des représentants des chemins de fer russes ratifiées par les ministres des voies de communication et des finances.

Art. 11. La remarque 3 est abrogée.

Ajouter au même article la remarque suivante:

Remarque 4. L'expédition supplémentaire de marchandises par la gare expéditrice est en principe refusée.

Exceptionnellement, quand le chemin de fer expéditeur a accepté au transport avec une seule lettre de voiture des marchandises destinées à former un chargement complet, mais ne se trouve pas en mesure de les charger dans un seul wagon, il doit faire l'envoi de l'excédent en même temps que de l'expédition originaire moyennant une lettre de voiture spéciale et en faire mention sur la première lettre de voiture, et payer sur la base du tarif général, pour le transport de l'excédent, tous les chemins de fer intéressés au transport. La responsabilité pour la non-observation des délais de livraison qui pourraient en résulter pour l'ensemble de l'expédition, incombe au chemin de fer expéditeur, pourvu que le retard ne soit pas imputable aux autres chemins de fer participants, auquel cas ceux-ci doivent assumer la responsabilité conformément aux principes généraux.

Les art. 43 et 44 sont modifiés ainsi qu'il suit:

Art. 43. Les marchandises en wagons couverts, sans plomb ou portant les plombs de différents chemins de fer, ou munies de plombs non réglementaires, ne sont acceptées qu'après apposition de nouveaux plombs par le chemin de fer transmetteur (comp. art. 36).

Sont considérés comme plombs non réglementaires, excluant l'acceptation du wagon: 1° les plombs qui ne portent pas lisiblement le nom de la gare expéditrice ou celui du chemin de fer, 2° les plombs dont les marques de contrôle sont méconnaissables, 3° les plombs qui manifestement ont subi une forte avarie qui met en question leur solidité, et 4° les plombs dont le nœud de la ficelle a plus de 2 verchoks de long (remarque à l'art. 27) ou dont la ficelle est rompue ou est tellement effilée qu'elle peut être séparée à la main, ou les plombs qui ne sont pas solidement fixés à la ficelle.

Remarque. Ne peuvent justifier la non-acceptation du wagon les irrégularités dont il n'est pas question dans la convention.

[1]) Suite des communications B. 1897 p. 712; 1898 p. 25; 1899 p. 88.

Übereinkommen betreffend den direkten Verkehr zwischen den russischen Eisenbahnen[1]).

(Ausgabe vom Jahre 1896).

Abänderungen und Ergänzungen, welche auf Grund der von den Ministerien der Verkehrsanstalten und der Finanzen bestätigten Beschlüsse der Allgemeinen Konferenz der Vertreter der russischen Eisenbahnen für die Zeit vom 1. April 1898 bis 1. Januar 1899 erfolgt sind.

§ 11. Die Anmerkung 3 wird aufgehoben.

Der Paragraph wird durch nachstehende Anmerkung ergänzt:

Anmerkung 4. Die Nachsendung von Gütern durch die Versandstation wird im allgemeinen nicht gestattet.

In Ausnahmefällen, wenn die Versandbahn Wagenladungsgüter zur Beförderung auf einen Frachtbrief angenommen hat, jedoch nicht im stande ist, solche in *einen* Wagen zu verladen, hat die Versandbahn den Überschuss, gleichzeitig mit der Hauptsendung, auf besonderen Frachtbrief abzufertigen und hierüber im ursprünglichen Frachtbriefe Vermerk zu machen, sowie für den Transport des Überschusses allen am Transport beteiligten Bahnen auf Grund des allgemeinen Tarifs Zahlung zu leisten. Die Verantwortung für die hieraus etwa hervorgehende Überschreitung der Lieferfrist für die ganze Warenpartie hat die Versandbahn zu tragen, sofern die Verspätung nicht durch Verschulden der übrigen am Transporte beteiligten Bahnen entstanden ist, in welchem Falle letztere auf allgemeiner Grundlage die Haftpflicht zu übernehmen haben.

Die §§ 43 und 44 erhalten folgende neue Fassung:

§ 43. Güter in gedeckten Wagen, ohne Plombenverschluss oder mit Plomben verschiedener Bahnen, oder mit nicht ordnungsmässigen Plomben, werden nur angenommen, wenn die übergebende Bahn vorher neue Plomben angelegt hat (cfr. § 36).

Als nicht ordnungsmässige Plomben, mit welchen der Wagen der Übernahme nicht unterliegt, werden angesehen: 1. Plomben, auf welchen der Name der Versandstation oder die Firma der Bahn nicht zu lesen ist; 2. Plomben, deren Kontrollmarken nicht zu erkennen sind; 3. Plomben, an welchen eine starke Beschädigung sichtbar ist, die ihre Haltbarkeit in Frage stellt, und 4. Plomben, an denen die Schlinge der Schnur länger als 2 Werschote (Anmerkung zum § 27), oder deren Schnur gerissen oder so verschleisst ist, dass sie mit der Hand geteilt werden kann, oder solche, die an der Schnur nicht dauerhaft befestigt sind.

Anmerkung. Als Grund zur Nichtübernahme des Wagens können Unregelmässigkeiten nicht dienen, auf welche in dem

[1]) Fortsetzung der Mitteilungen Z. 1897 S. 712; 1898 S. 25; 1899 S. 88.

par exemple la présence de plusieurs plombs de stations différentes d'un seul et même chemin de fer, des plombs portant l'inscription «dangereux»; mais ces irrégularités doivent être relevées dans la feuille de route et dans le bordereau de transmission.

Art. 44. Les marchandises remises en wagons découverts sont acceptées après vérification exacte du poids et du nombre des colis, et après une inspection minutieuse de l'état de l'emballage, ou de la marchandise elle-même si elle n'est pas emballée.

Toutes les avaries de l'emballage et des marchandises relevées dans cet examen, et toute différence entre les marchandises et les indications contenues dans le bordereau de transmission et les papiers d'accompagnement doivent, sans qu'il y ait à se préoccuper si des procès-verbaux ont été déjà ou non dressés à ce sujet (art. 115), être notées en détail dans le bordereau de transmission et dans les documents précités, et cela en regard de l'inscription de la marchandise à propos de laquelle une irrégularité quelconque a été constatée. Les observations de cette nature figurant dans les documents ci-dessus mentionnés et dans les bordereaux de transmission doivent être certifiées par la signature de l'agent cessionnaire et celle de l'agent cédant, et revêtues du timbre des deux gares.

Le chemin de fer qui reçoit des marchandises en wagons plombés et destinés au transport des colis isolés a le droit, quand il doit y avoir déchargement partiel à l'une de ses gares intermédiaires, de contrôler dans sa gare de transmission le nombre des colis, leur poids et leur emballage.

Les art. 47, 48 et 49 sont modifiés ainsi qu'il suit:

Art. 47. Si l'on remarque à la gare de réception un coulage ou une perte partielle du contenu de wagons couverts (les wagons-citernes exceptés), ceux-ci doivent être immédiatement ouverts sur la demande du chemin de fer cessionnaire. S'il est alors constaté que le coulage ou la perte partielle resulte d'une avarie d'emballage, le chemin de fer cédant doit immédiatement réparer l'avarie.

En cas de refus de réparation de l'emballage avarié, le chemin de fer cessionnaire opère la réparation aux frais du chemin de fer cédant.

Übereinkommen nicht hingewiesen ist, wie z. B. das Vorhandensein von mehreren Plomben von verschiedenen Stationen einer und derselben Bahn, sowie Plomben mit der Aufschrift «gefährlich»; jedoch muss über solche Unregelmässigkeiten in der Wagenliste und der Übergabeliste Vermerk gemacht werden.

§ 44. Güter, welche auf offenen Wagen zur Übergabe gelangen, werden unter genauer Kontrolle des Gewichts und der Kollizahl, sowie nach genauer Besichtigung des Zustandes der Emballage, oder bei unverpackten Gütern der Ware selbst, übernommen.

Alle bei dieser Prüfung vorgefundenen Beschädigungen der Emballage und der Güter selbst, sowie jede Nichtübereinstimmung der Güter mit den über sie in der Übergabeliste und den Begleitpapieren enthaltenen Angaben müssen, ohne Rücksicht darauf, ob Akte bereits aufgenommen sind oder nicht (§ 115), in der Übergabeliste und den vorgenannten Dokumenten ausführlich vermerkt werden, und zwar bei derjenigen Position, welche sich auf das Gut bezieht, an dem irgend eine Unregelmässigkeit ermittelt wurde. Derartige Vermerke in den vorerwähnten Dokumenten und Übergabelisten müssen durch die Unterschrift des übernehmenden und des übergebenden Beamten beglaubigt und mit dem Stempel beider Stationen versehen sein.

Diejenige Bahn, welche Güter in plombierten Sammelwagen übernimmt, hat, sofern auf einer ihrer Zwischenstationen eine Ausladung bevorsteht, das Recht, bei der wirklichen Übernahme des Gutes die Anzahl der Kolli, das Gewicht und die Verpackung desselben auf ihrer Übernahmestation zu prüfen.

§§ 47, 48 und 49 werden folgendermassen abgeändert:

§ 47. Gedeckte Wagen (ausgenommen Cisternenwagen), an welchen auf der Übernahmestation eine Leckage oder Verschüttung des Inhalts bemerkt wird, sind auf Verlangen der übernehmenden Bahn unverzüglich zu öffnen. Stellt sich dabei heraus, dass die Leckage oder Verschüttung von einer Beschadigung der Emballage herrührt, so ist die übergebende Bahn verpflichtet, die Beschadigung sofort zu reparieren.

Wenn die Versandbahn die Reparatur der beschädigten Emballage verweigert, so ist solche von der übernehmenden Bahn für Rechnung der übergebenden auszuführen.

Il est redigé conformément à l'art. 13 de la loi générale des chemins de fer russes[1]) un acte et un procès-verbal, constatant la réparation de l'emballage, l'état et le poids des marchandises après réparation. La copie de ces documents avec la mention requise dans la lettre de voiture, la feuille de route et les bordereaux de transmission accompagne les marchandises jusqu'au lieu de destination, mais les originaux de l'acte et du procès-verbal sont conservés par le chemin de fer cessionnaire.

Lorsqu'il est constaté au moment de la transmission des marchandises qu'une partie desdites marchandises est endommagée, sans que les papiers d'accompagnement en fassent mention, le chemin de fer qui a réparé l'emballage doit de même veiller autant que le permet la nature de la marchandise, à ce que le dommage ne s'accroisse pas dans le transport ultérieur et ne s'étende pas à la partie de l'envoi demeurée intacte. Une remarque à ce sujet est insérée dans le bordereau de transmission avec la signature des représentants des deux chemins de fer.

Art. 48. Les marchandises sans lettre de voiture, feuille de route et bordereau de chargement ne sont pas acceptées: elles ne le sont pas non plus quand les documents ne mentionnent pas la gare destinataire et la marchandise.

Quand le contenu des documents ne fait pas connaître le nom de la gare destinataire de la marchandise, il faut le demander immédiatement par télégramme à la gare expéditrice et la marchandise, jusqu'à ce que la chose soit tirée au clair, est retenue dans la gare du chemin de fer cédant, lequel répond pour le dépassement des délais de livraison qui peut en résulter. Lors de la transmission ultérieure de la marchandise, il faut indiquer sur la feuille de route l'arrêt qui a eu lieu en y joignant des copies des demandes et réponses télégraphiques; le chemin de fer destinataire doit s'y référer lorsqu'il opère entre les chemins de fer fautifs le décompte et la répartition du dépassement des délais de livraison.

Le chemin de fer qui découvre la perte de la marchandise, dresse pour la constater un procès-verbal et un acte commercial et les envoie, en y

[1]) B. 1893 p. 290.

Über die stattgehabte Reparatur der Emballage und über den Zustand und das Gewicht des Gutes nach derselben ist ein Protokoll (gemäss Art. 13 des Allgemeinen Statuts der russischen Eisenbahnen[1]) und ausserdem noch ein Akt aufzunehmen. Eine Abschrift des Protokolles und des Aktes, mit der erforderlichen Notiz im Frachtbriefe, der Frachtkarte und der Übergabeliste, begleitet die Sendung bis zum Bestimmungsort, während die Originale des Aktes und Protokolles bei der übernehmenden Bahn verbleiben.

Wird bei der Übergabe der Güter bemerkt, dass ein Teil derselben verdorben, hierüber aber kein Vermerk in den Begleitdokumenten enthalten ist, so ist die Bahn, welche die Emballage repariert hat, verpflichtet, die erforderlichen Massnahmen zu treffen, dass bei der Weiterbeförderung der Schaden, soweit es die Natur der Ware zulässt, sich nicht vergrössert und nicht auf den unverdorbenen Teil der Sendung übergreift; solche Massnahmen sind in der Übergabeliste zu vermerken und sind dem Vermerk die Unterschriften der Vertreter beider Bahnen beizufügen.

§ 48. Güter ohne Frachtbrief, Frachtkarte oder Übergabeliste werden nicht übernommen, sowie auch dann nicht, wenn in den Dokumenten die Bestimmungsstation und das Gut nicht genannt ist.

Wenn nach dem Inhalt der Dokumente die Bestimmungsstation des Gutes nicht festgestellt werden kann, so ist dieserhalb sofort bei der Versandstation telegraphisch anzufragen und das Gut bis zur Aufklärung der Sache auf der Station der übergebenden Bahn zurückzubehalten, welche letztere für die hierdurch entstehende Lieferfristüberschreitung haftpflichtig ist. Bei der später erfolgenden Übergabe des Gutes ist in der Frachtkarte über den stattgehabten Aufenthalt desselben unter Anfügung von Abschriften des Anfrage- und Antwort-Telegramms ein Vermerk zu machen, den die Empfangsbahn bei der Berechnung und Verteilung der Lieferfristüberschreitung unter die schuldigen Bahnen zu berücksichtigen hat.

Diejenige Bahn, welche bei sich den Verlust des Gutes entdeckt, stellt hierüber ein Protokoll und einen kommerziellen Akt auf, fügt solche den

[1]) Z. 1893 S. 277.

joignant tous les documents relatifs à la marchandise perdue, avec une carte postale à la gare destinataire.

Doit procéder de même le chemin de fer sur lequel la marchandise est mise sous séquestre ou confisquée par ordre des agents du gouvernement.

Ne doivent pas servir de motif au refus d'acceptation de la marchandise le manque dans la lettre de voiture: du nom ou de la raison sociale de l'expéditeur, du nom ou de la raison sociale du destinataire, de l'indication que la lettre de voiture est au porteur, du timbre de la gare expéditrice indiquant la date de l'expédition de la marchandise, etc., ou le manque de quelques annexes réglementaires à la lettre de voiture. Il faut mentionner dans les feuilles de route et dans les bordereaux de transmission l'absence de ces renseignements et de ces annexes, en y apposant la signature des représentants des deux chemins de fer: de plus, la gare de transmission du chemin de fer cessionnaire est tenue de télégraphier à la gare expéditrice pour obtenir ces renseignements ou se faire envoyer les annexes manquantes et de joindre la copie de ce télégramme à la feuille de route. La réponse télégraphique doit être adressée par la gare expéditrice à la gare destinataire, mais copie doit en être envoyée au chemin de fer auteur de la demande.

Quoique le manque des renseignements susvisés et autres dans la lettre de voiture ne puisse servir de motif au refus de la marchandise dans les gares de transmission, les chemins de fer fautifs répondent néanmoins de toutes les conséquences qui peuvent en résulter, ainsi que de la prolongation de stationnement du wagon à la gare destinataire.

Art. 49. Les timbres prescrits doivent être collés sur les papiers d'accompagnement dont il est fait mention dans la loi sur le timbre. La gare de transmission répond du non-collage des timbres sur les documents soumis à l'impôt du timbre, elle est tenue d'apposer ces timbres à ses propres frais. En cas de refus, les timbres sont collés par le chemin de fer cessionnaire aux frais du chemin de fer cédant: mention du fait est portée dans le bordereau de transmission avec apposition de la signature des agents des deux chemins de fer.

Dokumenten über das fehlende Gut bei und sendet diese letzteren mittelst einer Korrespondenzkarte der Bestimmungsstation des Gutes zu.

Ebenso hat diejenige Bahn zu verfahren, auf welcher das Gut auf Anordnung der Regierungsorgane mit Beschlag belegt oder konfisziert wird.

Für die Verweigerung der Übernahme des Gutes darf nicht als Grund dienen das Fehlen im Frachtbriefe: des Namens oder der Firma des Absenders, des Namens oder der Firma des Empfängers, des Hinweises, dass der Frachtbrief auf den Vorzeiger ausgestellt ist, des Stempels der Versandstation über die Zeit der Abfertigung des Gutes u. dergl., oder das Fehlen irgend welcher vorschriftsmässigen Beilagen zum Frachtbriefe. Über das Nichtvorhandensein solcher Daten und Beilagen ist in den Frachtkarten und Übergabelisten Vermerk zu machen unter Beifügung der Unterschriften der Vertreter beider Bahnen: ausserdem ist die Übergabestation der Übernahmebahn verpflichtet, wegen Aufgabe dieser Daten oder Einsendung der fehlenden Beilagen der Versandstation zu telegraphieren und die Abschrift dieser Depesche der Frachtkarte anzuschliessen. Das Antworttelegramm ist von der Versandstation an die Bestimmungsstation zu adressieren, eine Abschrift davon aber derjenigen Bahn zu übersenden, welche die Anfrage gemacht hat.

Wenn auch das Fehlen sowohl der vorerwähnten als auch anderer Daten im Frachtbriefe nicht als Grund für die Zurückweisung des Gutes auf den Übergabestationen dienen kann, so haben doch die fehlbaren Bahnen für alle hieraus entstehenden Folgen, sowie auch für das längere Stehenbleiben der Wagen auf der Bestimmungsstation zu haften.

§ 49. Auf den Begleitdokumenten, welche im Stempelgesetz aufgeführt sind, müssen die vorgeschriebenen Stempelmarken aufgeklebt sein. Für das Nichtaufkleben der Marken auf die Dokumente, die der Stempelsteuer unterliegen, ist die Übergabebahn verantwortlich, welche verpflichtet ist, die Marken für eigene Rechnung aufzukleben. Im Weigerungsfalle werden die Marken von der übernehmenden Bahn auf Kosten der Übergabebahn aufgeklebt, worüber in der Übergabeliste, unter Beifügung der Unterschriften der Beamten der beiden Bahnen, Vermerk zu machen ist.

L'art. 51 est abrogé.

Les art. 58 et 59 sont modifiés comme suit:

Art. 58. La gare de transmission dresse en double exemplaire, dans la forme prévue à l'annexe n° 10, un bordereau de transmission pour toutes les marchandises qui sont remises au chemin de fer cédant en même temps que le wagon présenté à la transmission.

Les bordereaux de transmission doivent être dresses séparément pour chacune des cinq catégories ci-dessous spécifiées de marchandises en petite vitesse (1 à 5) et pour les marchandises en grande vitesse (6), savoir:

1° pour les marchandises destinées à des gares du chemin de fer auquel est faite la transmission;
2° pour les marchandises devant transiter par le chemin de fer auquel est faite la transmission;
3° pour les marchandises militaires à destination de stations du chemin de fer auquel est faite la transmission;
4° pour les marchandises militaires devant transiter par le chemin de fer auquel est faite la transmission;
5° pour les marchandises remises au transport en trafic international;
6° pour les marchandises en grande vitesse.

Art. 59. Chaque bordereau de transmission doit porter un numéro de série, et le numérotage ne doit pas se faire pour chaque catégorie de marchandises désignée à l'art. 58, mais être unique pour toutes les catégories.

Le 1er alinéa de l'art. 73 est modifié comme suit:

En cas de contradiction dans les papiers qui accompagnent les marchandises arrivées à destination, entre la lettre de voiture et son duplicata, ainsi qu'entre les autres documents, de même qu'en cas de non-conformité entre les papiers d'accompagnement et les marchandises, la gare de destination est tenue d'en retarder la livraison jusqu'à réception sur sa demande d'une réponse télégraphique de la gare expéditrice expliquant les contradictions.

Ajouter la remarque suivante:

Remarque 2. L'envoi en temps utile de la réponse par le chemin de fer expéditeur n'exonère pas ce dernier des consé-

§ 51 wird aufgehoben.

Die §§ 58 und 59 werden folgendermassen abgeändert:

§ 58. Die Übergabestation der übergebenden Bahn hat die Übergabelisten für alle Güter, welche gleichzeitig von ihr der Nachbarbahn mit den zur Übergabe angebotenen Wagen übergeben werden, in zwei Exemplaren nach der beiliegenden Form (Anlage Nr. 10) aufzustellen.

Die Übergabelisten sind für jede der nachbenannten 5 Kategorien Frachtgüter (1—5) und für Eilgüter (6) getrennt aufzustellen, und zwar:

1. für Güter, welche nach Stationen der übernehmenden Bahn bestimmt sind;
2. für Güter, welche die übernehmende Bahn zu transitieren haben;
3. für Militargüter, welche nach Stationen der übernehmenden Bahn zu befördern sind;
4. für Militargüter, welche die übernehmende Bahn zu transitieren haben;
5. für Güter, welche in den internationalen Verkehren zur Beförderung gelangen;
6. für Eilgüter.

§ 59. Jede Übergabeliste ist mit fortlaufender Nummer zu versehen, wobei die Numerierung nicht einzeln für jede der im § 58 genannten Kategorien, sondern allgemein für alle Kategorien zusammen auszuführen ist.

Der erste Absatz des § 73 erhält folgende neue Redaktion:

Im Falle von Widersprüchen, welche aus den Begleitpapieren über angekommene Güter, und zwar zwischen dem Frachtbriefe und dessen Duplikat, sowie zwischen den übrigen Dokumenten sich ergeben, und bei Nichtübereinstimmung der Begleitpapiere mit den Gütern, ist die Bestimmungsstation verpflichtet, die Auslieferung des Gutes zu beanstanden, bis sie auf ihre Anfrage eine telegraphische Antwort von der Versandstation erhalten hat, durch welche die Widersprüche aufgeklärt werden.

Folgende neue Anmerkung ist beizufügen:

Anmerkung 2. Die rechtzeitige Absendung der Antwort seitens der Versandbahn befreit dieselbe nicht von der Verant-

quences que pourraient entraîner les irrégularités commises par lui dans les papiers d'accompagnement ou en ce qui concerne la marchandise; dans ce cas, toutefois, on ne lui tiendra pas compte des frais de magasinage à percevoir par le chemin de fer destinataire pour le séjour en cas de réponse tardive, et il ne répond pas non plus des demandes d'indemnité qui pourraient en être la conséquence.

L'art. 115 et ses remarques est modifié comme suit:

Indépendamment des cas prévus dans la loi générale et réglés par des décisions spéciales du ministère des voies de communication, dans lesquels il est nécessaire de dresser des procès-verbaux, il est établi, dans la forme prescrite et au moment même de la constatation des irrégularités faite par le chemin de fer, des actes pour toutes les avaries, irrégularités, colis manquants ou en excédent, différences de poids, non-concordance des marchandises avec les papiers d'accompagnement, non-exécution ou application inexacte des prescriptions édictées par la présente convention, constatés lors de la transmission ou du déchargement. Ces actes doivent renfermer toutes les indications nécessaires à l'éclaircissement des cas, sans faire aucune allusion à la responsabilité des chemins de fer, mais en se bornant exclusivement à l'exposé des faits. Il est en même temps stipulé que toutes les questions énumérées dans l'acte sont l'objet d'une réponse: en cas de réponse négative, il ne suffit donc pas de faire un simple trait, mais il faut donner la réponse elle-même.

Remarque 1. Lorsqu'on dresse des actes de cette nature, il faut indiquer sur la seconde page, sous le libellé « Il résulte » dans les colonnes « mois et jour » le moment de l'arrivée du wagon.

Remarque 2. Il faut nécessairement mentionner dans les actes concernant les manquants dans les envois de charbons ou autres marchandises en vrac, la tare du wagon indiquée sur le bordereau de chargement, mais non celle marquée sur les longerons.

Remarque 3. Dans les cas non prévus par la convention, les actes sont établis sur papier ordinaire, moyennant observation des règles posées dans les art. 117 et 118 de la présente convention.

Remarque 4. Il n'est pas dressé d'acte pour un déchet de poids qui ne dépasse pas le pourcentage normal de tolérance pour lequel les chemins de fer ne sont pas responsables vis-à-vis du propriétaire des marchandises, quand le nombre des colis correspond à celui que mentionnent les documents et quand l'état de l'emballage ne fait pas supposer une avarie ou un détournement de la marchandise; mais ce manquant doit être constaté dans le bordereau de transmission.

wortlichkeit für die Folgen der von ihr in den Begleitpapieren oder hinsichtlich des Gutes selbst zugelassenen Unregelmässigkeiten; derselben wird jedoch in diesem Falle keine Lagermiete angerechnet, welche für den Aufenthalt bei nicht rechtzeitiger Antwort der Empfangsbahn zustehen würde, und haftet sie auch nicht für sonstige hieraus hervorgehende Reklamationsentschädigungen.

§ 115 mit allen seinen Anmerkungen wird folgendermassen abgeändert:

Unabhängig von den im allgemeinen Gesetze vorgesehenen und durch besondere Vorschriften des Ministeriums der Verkehrsanstalten festgesetzten Fällen, in denen Protokolle erforderlich, sind über alle bei der Übergabe oder Ausladung entdeckten Beschädigungen, Mankos oder Überschüsse hinsichtlich der Kollizahl und des Gewichts der Ware, Nichtübereinstimmung des Gutes mit den Begleitpapieren, Abweichungen von den Bestimmungen dieses Übereinkommens oder unrichtige Anwendung derselben, unmittelbar bei der Entdeckung solcher Unregelmässigkeiten von den Bahnen Akte nach der vorgeschriebenen Form aufzustellen. In diesen Akten müssen alle zur Aufklärung des Falles notwendigen Daten vermerkt werden, wobei jedoch irgend welche Schlüsse auf die Verantwortlichkeit der Bahnen nicht gezogen werden dürfen, vielmehr lediglich eine Darstellung der Thatsachen zu geben ist. Hierbei wird zur Bedingung gemacht, dass auf alle im Akte vorgesehenen Fragen Antwort erteilt wird; bei Verneinungen genügt also nicht die Durchstreichung der Frage, sondern es muss die geforderte Antwort verneinend erteilt werden.

Anmerkung 1. Bei der Abfassung von Akten nach der vorgeschriebenen Form muss auf der zweiten Seite unter der Rubrik «Bei der Prüfung erwies sich» in den Spalten «Monat und Tag» die Ankunftszeit des Wagens angegeben werden.

Anmerkung 2. In den Akten über Manko bei Kohlensendungen oder anderen unverpackten Waren muss unbedingt die in der Wagenliste angegebene Wagentara vermerkt werden, nicht aber diejenige, welche auf dem Langbalken verzeichnet steht.

Anmerkung 3. In den im Übereinkommen nicht vorgesehenen Fällen werden die Akte auf einfachem Papier niedergeschrieben, unter Beobachtung der in den §§ 117 und 118 dieses Übereinkommens festgesetzten Regeln.

Anmerkung 4. Über ein Gewichtsmanko, welches das prozentuale normale Mass der Gewichtsabnahme, für das die Bahnen dem Wareneigentümer gegenüber nicht haften, nicht übersteigt, wird kein Akt aufgestellt, wenn die Anzahl der Warenkolli mit der in den Dokumenten angegebenen übereinstimmt und der Zustand der Emballage nicht auf eine Beschädigung oder Beraubung des Gutes schliessen lässt; jedoch ist über ein solches Manko in der Übergabeliste Vermerk zu machen.

Digitized by Google

L'art. 132 est modifié comme suit:

Si le chemin de fer expéditeur ne fait pas usage du droit que lui attribue l'art. 67 de la loi générale, d'exiger le paiement anticipé des frais de transport et des frais accessoires pour les marchandises désignées aux n°s 1° et 2° (marchandises sujettes à prompte détérioration et de peu de valeur), il doit supporter entièrement la dépréciation dont peuvent être atteintes ces expéditions et indemniser les chemins de fer intéresses au transport en proportion des bénéfices de transport qui leur reviennent.

Les objets visés dans l'art. 132 sont désignés dans la liste ci-dessous qui figure comme annexe à cet article.

A. Durant l'année entière.

Numéros des groupes.

1° Mortier de chaux.
Chaux ayant servi à l'épuration du gaz.

5° Présure.
6° Vinasse (résidus de la fabrication de l'eau de vie et de la préparation du vin de Bessarabie, servant de nourriture aux bestiaux).
Drèche (résidu des brasseries, servant pour la nourriture des bestiaux).
Levure, liquide.
9° Débris de poterie, de verre, porcelaine et faïence.
14° Fulmicoton et ouate explosible.
Explosifs non dénommés.

Héracline (explosif).
Dynamite.
Nitroglycérine.
Picrates de toute espèce.
Acide picrique.
Pyroxiline (coton explosif, coton-poudre et autres produits vegétaux explosifs).

Argent fulminant.
Produits fulminants, explosibles, non dénommés.

Etoupilles.
Cordeaux porte-feu.
18° Glace.

§ 132 erhält folgende neue Fassung:

Im Falle die Versandbahn von dem durch den § 67 des allgemeinen Statuts zugestandenen Rechte zur Forderung der Vorausbezahlung der Fracht und Nebengebühren für die in den Pkt. 1 und 2 genannten Güter (leicht verderbliche und minderwertige Waren), keinen Gebrauch macht, so ist die bei solchen Sendungen sich etwa ergebende Mindererhebung im vollen Betrage von der Versandbahn zu übernehmen und unter die am Transport beteiligten Bahnen nach Verhältnis ihrer Frachtanteile zu verteilen.

Die Güter, auf welche der Art. 132 Bezug hat, sind in einem demselben als Anhang beigefugten Verzeichnis folgendermassen specifiziert:

A. Während des ganzen Jahres.

Gruppen-Nr.

1. Kalkmörtel.
Gaskalk (welcher zur Reinigung von Gas gedient hat).
5. Lab.
6. Schlempe (Rückstände der Branntweinfabrikation, sowie bei der Zubereitung der bessarabischen Weine, als Viehfutter).
Träber (Rückstand bei der Bierbrauerei, als Viehfutter).
Hefe, flussige.
9. Scherben und Bruch von Töpferwaren, Thon, Glas, Porcellan und Fayence.
14. Knallwatte und explodierende Watte.
Explodierende Stoffe, nicht besonders benannte.
Heraklin (Sprengstoff).
Dynamit.
Nitroglycerin.
Pikrinsalze jeder Art.
Pikrinsäure (gelbes Pikrin).
Pyroxilin (explodierende Baumwolle, Schiessbaumwolle und andere explodierende Pflanzenstoffe).
Knallsilber.
Knallpräparate, welche der Explosion unterliegen, nicht besonders benannte.
Stoppine.
Zündschnüre und Zündfaden.
18. Eis.

Numéros des groupes.

21° Résidus comprimés de pommes de terre.
Résidus comprimés de betteraves.
22° Epis de maïs moulus.
Balles de céréales.
27° Cercueils contenant des dépouilles mortelles.
31° Fagots.
Bourrées.
34° Animaux sauvages non dénommés.
Animaux sauvages dangereux.
Voitures de ménagerie avec animaux et oiseaux.
Chevreuils.
Elans.
Cerfs.
Tortues.
35° Sang, non desséché.
38° Ballaste.
Terre calcaire.
Gazon.
Terre à infusoires.
Terre ordinaire.
Terre de bruyère.
Cendre de bois de toute espèce.
Cendre de charbon et de coke.
Vase.
Briques, moulues et pillées.
Marne.
Gravats.
Sable: ordinaire (gravier, grès et gour) et sable pour moulage.
41° Déchets de marbre.
51° Débris de coquillages.
56° Bruyère.
Brindilles de bouleau.
Moëlle de bois.
Copeaux, liège excepté.
Genévrier.
Bondes de sapins, pins et autres bois résineux, cèdre excepté.
59° Benzine, non en citerne.
Hydrocarbures (essences minérales volatiles).
Essence de pétrole (ligroïne).
65° Koumis.
66° Sulfure de carbone.
Boues minérales pour bains.
Cendre d'herbe.
Résidus de sauneries.

Gruppen Nr.

21. Pressrückstände von Kartoffeln.
Pressrückstände von Runkelrüben.
22. Gemahlene Maiskolben.
Spreu.
27. Särge mit Leichen.
31. Faschinen.
Reisig.
34. Tiere, wildlebende, nicht besonders benannte.
Gefährliche wilde Tiere.
Menageriewagen mit Tieren und Vögeln.
Rehe.
Elenntiere.
Hirsche.
Schildkröten.
35. Blut, ausgenommen getrocknetes.
38. Ballast.
Kalkerde.
Rasen.
Infusorienerde.
Erde, gewöhnliche.
Gartenerde.
Holzasche jeder Art.
Steinkohlen- und Coaks-Asche.
Schlamm.
Ziegelsteine, gemahlene und gestossene.
Mergel.
Bauschutt.
Sand: gewöhnlicher, grober (Kies, Grant und Guhre) und Formsand.
41. Marmorabfälle.
51. Bruchstücke von Muscheln.
56. Heidekraut.
Birkenknospen.
Holzmark.
Holzspäne, ausgenommen von Korkholz.
Wachholdersträucher.
Zapfen von Tannen, Fichten und anderen Nadelhölzern, ausgenommen von Cedern.
59. Benzin, nicht in Cisternen.
Hydrocarbur (leichtes Steinkohlenteeröl).
Petroleum-Äther (Ligroin).
65. Kumys.
66. Schwefel-Alkohol (Schwefel-Kohlenstoff).
Mineralischer Schlamm zu Bädern.
Gras-Asche.
Rückstände der Salzsiederei.

Numéros des groupes		Gruppen-Nr.	
	Sangsues vivantes.		Blutegel, lebende.
	Carbonate de soude (résidus des sauneries).		Mutterlaugensalz (Rückstande der Salzsiederei).
	Ammoniaque caustique, alcali volatile.		Ammoniak, ätzendes, Salmiakgeist.
	Tourbe en poudre.		Torfpulver.
78°	Résidus de scories.	78.	Schlackenrückstände.
	Laine de laitiers.		Schlackenwolle.
	Scories (à l'exception des scories de déphosphoration).		Schlacken (ausgenommen Thomasschlacken).
84°	Petite bière.	84.	Dünnbier.
	Kvas bavarois, de pain, acide et hydromel.		Kwass, bairischer, von Brod, saurer, und Meth.
	Levure d'orge et de pain.		Gersten- und Brotaufguss.
91°	Résidus de la fabrication du caoutchouc.	91.	Abfälle bei der Gummifabrikation.
95°	Résidus des sucreries.	95.	Abfälle von der Zuckersiederei.
109°	Varech non dénommé.	109.	Meergras, nicht besonders benanntes.
	Perches à houblon.		Hopfenstengel.
	Epiette.		Reihergras.
	Vermouth, non pressé.		Wermut, ungepresst.
	Plantes séchées, non dénommées.		Pflanzen, getrocknete, nicht besonders benannte.
	Paille (la paille de riz exceptée), non pressée.		Stroh, (ausgenommen Reisstroh), ungepresst.
	Paille de riz, non pressée.		Reisstroh, ungepresst.
	Foin, non pressé.		Heu, ungepresst.
111°	Fumier.	111.	Mist.
	Engrais.		Dünger.
	Résidus du suint bouilli dans le blanchissage de la laine.		Abfälle des ausgekochten Talgs beim Reinigen der Wolle.
	Guano.		Vogeldünger.
	Résidus de filtration.		Filtrierrückstände.
	Résidus de tourbe.		Torfschutt.
112°	Kisiak (fumier de bétail desséché pour servir de combustible).	112.	Kisjak (getrockneter Viehmist zum Heizen).
	Charbon de tourbe aggloméré.		Torfkohle.
	Déchets de charbon.		Kohlenabfall.
	Résidus de charbon.		Kohlenschutt.
117°	Belladone.	117.	Tollkraut.
	B. Durant l'été (du 1er avril au 1er octobre).		*B. Während der Sommerzeit (vom 1. April bis 1. Oktober).*
35°	Intestins d'animaux.	35.	Gedärme von Tieren.
73°	Têtes de moutons, de veaux et de porcs.	73.	Köpfe von Schafen, Kälbern und Schweinen.
	Oies abattues, fraiches.		Geschlachtete Gänse, frische.
	Gibier mort en tout état.		Totes Wild in jeder Gestalt.
	Foie.		Leber.
	Cervelle.		Brägen (Gehirn).
	Viande, non dénommée.		Fleischwaren, nicht besonders benannte.
	Viande de gibier (lièvres, chamois, chevreuils, cerfs, ours, élans, etc.), en tout état.		Fleisch von wildlebenden Tieren (von Hasen, Gemsen, Rehen, Hirschen, Bären, Elenntieren etc.), in jeder Gestalt.

Pieds de bœuf, veau, mouton et porc.

Intestins d'oiseaux.
Oiseaux de basse-cour abattus, non dénommés, en tout état.
Viande de porc.
Langues.
Gélatine.

Ajouter à l'art. 139 la remarque 4 suivante.

Remarque 4. Le moment de la transmission de la marchandise par un chemin de fer à un autre est déterminé par le timbre du chemin de fer cessionnaire sur la feuille de route, de façon qu'il n'y a pas de demande spéciale à formuler à cet égard auprès des chemins de fer intéressés.

Si le timbre d'un chemin de fer n'indique pas lisiblement le moment de la transmission de la marchandise, ledit chemin de fer répond de toute la durée du retard qui résulte des indications lisiblement fournies par le timbre, déduction faite des retards imputables à d'autres chemins de fer. Si les timbres de différents chemins de fer sont indistincts, la part de responsabilité est divisée entre ces derniers.

Au titre II de la convention concernant le trafic direct entre les chemins de fer russes est ajouté le chapitre suivant:

Chapitre 19.

Timbre.

Art. 149*a*. Dans tous les cas visés à la présente convention, dans lesquels est prescrite l'apposition sur les documents d'un timbre de gare, ce timbre doit contenir trois lignes, dont la première porte le nom de la gare et celui du chemin de fer, la seconde le jour, mois, an et les mots « matin ou soir », la troisième les mots: « . . . heure . . . minutes ».

Voici la forme et la grandeur du timbre:

55 millimètres

30 millimètres

Liouban, Chemin de fer Nicolas
15 octobre 1897 (matin ou soir)
. . . heure . . . minute

Remarque. Les blancs dont l'indication est requise par les dispositions qui précèdent, doivent être remplis à l'encre si le timbre ne porte pas de caractères mobiles.

Füsse von Rindern, Kälbern, Schafen und Schweinen.
Eingeweide von Vögeln.
Geschlachtetes Hausgeflügel, nicht besonders benanntes, in jeder Gestalt.
Schweinefleisch.
Zungen.
Gallerte.

§ 139 wird durch folgende Anmerkung 4 ergänzt:

Anmerkung 4. Die Zeit der Übernahme des Gutes seitens einer Bahn von der anderen wird durch den Stempel der übernehmenden Bahn auf der Frachtkarte bestimmt, so dass hierüber besondere Anfragen an die betreffenden Bahnen nicht zu richten sind.

Im Falle der Undeutlichkeit des Stempels einer Bahn über die Zeit der Übernahme des Gutes haftet diese Bahn für die ganze Lieferfristüberschreitung, welche sich nach Abzug etwaiger Verspätungen anderer Bahnen auf Grund ihrer deutlichen Stempel ergiebt. Sind die Stempel verschiedener Bahnen undeutlich, so wird der Anteil der Verantwortlichkeit zwischen denselben geteilt.

Abschnitt II des Übereinkommens zwischen den russischen Bahnen, in betreff des direkten Verkehrs, wird durch folgendes Kapitel ergänzt:

Kapitel 19.

Stempel.

§ 149*a*. In allen in dem gegenwärtigen Übereinkommen erwähnten Fällen, in denen der Aufdruck eines Stationsstempels auf die Dokumente gefordert wird, hat dieser Stempel 3 Zeilen zu enthalten, wovon die erste den Namen der Station und die Firma der Bahn, die zweite das Datum, Monat und Jahr, sowie das Wort «. . . . mittags», die dritte aber die Worte «. . . Uhr . . . Minuten» anzuzeigen hat.

Die Form und die Grösse des Stationsstempels ist folgende:

55 Millimeter

30 Millimeter

Ljuban, Nicolaibahn
15. Oktober 1897 . . . mittags
. . . Uhr . . . Minuten

Anmerkung. Die fehlenden Silben «Vor» oder «Nach» vor: «mittags», sowie Stunde und Minute, deren Angabe durch die bestehenden Bestimmungen gefordert werden, sind im Stempel, falls derselbe keine verstellbaren Ziffern enthält, mit Tinte auszuschreiben.

Digitized by Google

Art. 149*b*. Le timbre de la gare doit être apposé à l'endroit du document (lettre de voiture, duplicata, feuille de route, bordereau de transmission, etc.) réservé à cet effet à côté de la mention des opérations dont le timbre doit attester le moment.

L'apposition du timbre doit être parfaitement nette et exempte de faute. Le chemin de fer qui a apposé le timbre répond de toutes les conséquences qu'entrainerait le manque de netteté du timbre.

Art. 149*c*. Il est interdit de faire subir au timbre des modifications manuscrites. Si le timbre manque de netteté, ou si à la gare où il a été apposé on remarque une faute, il doit être biffé et un nouveau timbre doit être apposé à côté du premier.

§ 149*b*. Der Stationsstempel muss auf diejenige Stelle des Dokuments (Frachtbrief, Duplikat desselben, Frachtkarte, Übergabeliste etc.) aufgedrückt werden, welche hierfür neben der Bezeichnung der Operation, deren Ausführungszeit der Stempel beglaubigen soll, bestimmt ist.

Der Abdruck des Stempels muss vollkommen klar und fehlerlos sein. Für alle Folgen, welche etwa durch die Undeutlichkeit des Stempels hervorgerufen werden, hat diejenige Bahn, welche den Stempel aufgedrückt hat, zu haften.

§ 149*c*. Handschriftliche Änderungen sind im Stempel nicht gestattet. Im Falle der Undeutlichkeit des Stempels, oder wenn die denselben aufdrückende Station einen Fehler darin bemerkt, ist der nicht ordnungsmässige Stempel zu durchstreichen und daneben an seiner Stelle ein neuer Stempel aufzudrücken.

Art. 150. Modifier ainsi qu'il suit le *b*.

b) Quand la somme réclamée dépasse 100 roubles par lettre de voiture, le chemin de fer destinataire examine la réclamation quant au fond en se basant sur tous les documents qu'il possède, et règle la réclamation sans en référer aux autres chemins de fer participant au transport dans la forme suivante:

Quand la réclamation, d'après la constatation du chemin de fer, ne porte pas sur une demande d'indemnité de plus de 5 roubles, il faut appliquer la règle prévue en *a*, mais si l'indemnité dépasse 5 roubles il faut appliquer les dispositions de la loi générale et de la convention concernant le trafic direct.

c) Sont comprises parmi les chemins de fer auxquels le présent article accorde une prolongation de délai de 10 jours pour la réponse aux questions posées par le chemin de fer destinataire, les lignes de la Sibérie centrale et orientale; la dénomination du chemin de fer de l'Oural est en même temps remplacée par la désignation de «Perm-Tioumène».

Dans l'alinéa qui commence par les mots:

«Dans les trois cas mentionnés en *a*, *b*, et *c*» au lieu de «la somme payée» lire «la somme fixée comme devant être payée».

§ 150. Punkt *b* ist folgendermassen abgeändert.

b) Wenn die geforderte Summe pro Frachtbrief mehr als 5 Rubel beträgt, jedoch 100 Rubel nicht übersteigt, so hat die Bestimmungsbahn eine Prüfung der Reklamation nach ihrem Wesen auf Grund aller bei ihr befindlichen Dokumente vorzunehmen und über die Reklamation, ohne bei den übrigen am Transport beteiligten Bahnen anzufragen, auf folgender Grundlage zu entscheiden:

Wenn die Reklamation gemäss ihrer Prüfung einer Entschädigungssumme von nicht mehr als 5 Rubel unterliegt, so ist nach Punkt *a* zu verfahren; wenn jedoch die Entschädigungssumme mehr als 5 Rubel beträgt, so sind die Bestimmungen des allgemeinen Statuts und des Übereinkommens über den direkten Verkehr zur Richtschnur zu nehmen.

Punkt *c*. In die Zahl derjenigen Bahnen, für welche durch diesen Paragraphen eine um 10 Tage erhöhte Frist zur Beantwortung der Anfragen der Bestimmungsbahn festgesetzt wird, werden die West- und Ost-Sibirische Eisenbahn aufgenommen und zugleich die Benennung der Uraler Bahn durch die Bezeichnung «Perm-Tjumener» ersetzt.

Im Absatze, welcher mit den Worten beginnt: «In allen drei in den Punkten *a*, *b* und *c* genannten Fällen» sind die Worte: «gezahlte Summe» durch die Worte: «als der Zahlung unterliegend festgestellte Summe» zu ersetzen.

Ajouter à l'article 158 la remarque suivante:

Remarque 3. Le chemin de fer destinataire doit faire figurer dans le compte mensuel même les expéditions qui ne lui sont pas parvenues, lorsque des pièces ou procès-verbaux lui sont arrivés sans marchandises et prouvent la perte de la marchandise en cours de route, sa confiscation ou sa destruction par ordre des agents du gouvernement.

En pareil cas les pièces doivent être inscrites du jour de l'arrivée de la nouvelle ou du jour où les papiers d'accompagnement sont parvenus sans la marchandise.

Ajouter à l'art. 161 la remarque suivante:

Remarque. Les relevés dont il est question aux n°s 27 et 28 doivent indiquer simplement les totaux de chaque article de décompte pour le mois courant. Il faut joindre aux relevés comme pièces justificatives à l'appui de chaque somme, un compte détaillé explicatif avec les annexes mentionnées aux alinéas 1 et 2 du présent article.

Compléter le chapitre 1er du titre IV par l'article 164 *a* qui suit.

Art. 164 *a*. Les chemins de fer qui ont correspondu ensemble pour les objets dont il est question aux articles 163 et 164 ont la faculté pour élucider l'affaire de continuer l'échange de leur correspondance sur la base suivante:

Les chemins de fer participant au transport, qui ne sont pas satisfaits des explications fournies par le chemin de fer destinataire conformément à l'article 164 peuvent s'adresser à lui de nouveau dans le délai de 3 mois compté du jour du reçu des explications. Le chemin de fer destinataire est tenu de répondre à une demande de ce genre dans le délai de 3 mois. Si les chemins de fer participants ne sont pas encore satisfaits de cette réponse, ils ont le droit de soumettre l'affaire à la conférence générale dans le délai de 2 mois compté du jour du reçu de la réponse.

Chaque partie a d'ailleurs la faculté de soumettre l'affaire à la conférence générale dans le délai fixé, sans entretenir la correspondance complémentaire autorisée par le présent article. Le chemin de fer qui soumet l'affaire à la conférence générale est tenu d'en informer en même temps les autres chemins de fer intéressés.

Remarque. Les délais fixés au présent article pour la correspondance à entretenir entre les chemins de fer, ou pour la remise de l'affaire à la conférence générale sont applicables à tous les litiges encore pendants.

§ 158 ist durch folgende neue Anmerkung zu ergänzen:

Anmerkung 3. In die Monatsnachweisung sind von der Bestimmungsbahn auch Sendungen, welche bei ihr nicht eingetroffen, aufzunehmen, und zwar dann, wenn Akte oder Protokolle ohne Gut eingegangen sind, welche darthun, dass das Gut auf dem Wege verloren gegangen, konfisziert oder auf Anordnung der Regierung vernichtet worden ist.

In diesen Fällen sind die Akte am Tage des Empfangs der betreffenden Nachricht oder am Tage des Eintreffens der ohne Gut eingegangenen Begleitpapiere aufzustellen.

Der § 161 wird durch folgende Anmerkung ergänzt:

Anmerkung. Die erwähnten Nachweisungen (Nr. 27 und 28) haben nur die Gesamtsummen der einzelnen Abrechnungsgattungen für den betreffenden Monat anzuzeigen. Zur Erläuterung der Bestandteile jeder Summe ist den Nachweisungen eine detaillierte, erläuternde Rechnung unter Anschluss der im Absatz 1 und 2 dieses Paragraphen erwähnten Beilagen anzufügen.

Abschnitt IV, Kapitel I, wird durch nachfolgenden § 164 *a* ergänzt.

§ 164 *a*. Den Bahnen, welche laut §§ 163 und 164 miteinander korrespondiert haben, ist es anheimgestellt, zur Aufklärung der Sache noch weiteren Schriftwechsel miteinander auf folgender Grundlage zu führen:

Die am Transport beteiligten Bahnen, welche mit der Benachrichtigung der Empfangsbahn gemäss § 164 nicht zufrieden sind, können sich aufs neue an dieselbe mit ihrer Forderung im Laufe von drei Monaten, gerechnet vom Tage des Empfanges der Benachrichtigung, wenden. Die Empfangsbahn ist verpflichtet, auf solche Forderung im Laufe von drei Monaten zu antworten. Sollten die beteiligten Bahnen auch mit dieser Antwort nicht zufrieden sein, so haben sie das Recht, die Sache der Allgemeinen Konferenz im Laufe von zwei Monaten, gerechnet vom Tage des Empfanges der Antwort, zu übergeben.

Im übrigen ist es jeder der Parteien anheimgestellt, die Sache ohne die nach diesem Paragraph zugelassene Ergänzungskorrespondenz der Allgemeinen Konferenz innerhalb der festgesetzten Fristen zu übergeben. Diejenige Bahn, welche die Sache der Allgemeinen Konferenz übergiebt, ist verpflichtet, hierüber gleichzeitig auch die andere streitende Bahn zu benachrichtigen.

Anmerkung. Die in dem gegenwärtigen Paragraphen festgesetzten Fristen für die zwischen den Bahnen zu führenden Korrespondenzen oder für die Übergabe der Sache an die Allgemeine Konferenz finden bei allen noch nicht beendigten Streitigkeiten Anwendung.

Art. 187. Supprimer le deuxième alinéa et compléter le premier ainsi qu'il suit:

« sauf les cas prévus à l'art. 132 quand la dépréciation est supportée toute entière par le chemin de fer expéditeur ».

Art. 193. La remarque est modifiée comme suit:

Remarque. En cas d'indication inexacte dans la lettre de voiture portant sur le poids d'objets non emballés il faut se conformer aux prescriptions édictées à cet égard par le département des chemins de fer.

L'art. 12 de l'annexe 6 à la convention (prescriptions concernant le trafic direct avec la première société des voies d'accès) est ainsi modifiée:

« Art. 12. Les marchandises non retirées par le destinataire sont vendues dans les gares des voies d'accès conformément aux règles générales applicables aux chemins de fer du réseau général. Les décomptes avec les chemins de fer concernant de telles ventes doivent être réglés par le chemin de fer directement raccordé à la voie d'accès. »

§ 187. An Stelle des zweiten Absatzes, welcher fortfällt, wird der erste Absatz folgendermassen ergänzt:

« mit Ausnahme der im § 132 vorgesehenen Falle, wenn die ganze Mindererhebung der Versandbahn zur Last fällt ».

§ 193. Die Anmerkung erhält folgende veränderte Fassung:

Anmerkung. In Fällen der unrichtigen Angabe des Gewichts von unverpackten Gütern im Frachtbriefe ist nach den vom Eisenbahndepartement erlassenen bezüglichen Vorschriften zu verfahren.

§ 12 der Anlage 6 zum Übereinkommen (Bestimmungen über den direkten Verkehr mit der ersten Gesellschaft der Zufuhrbahnen) wird folgendermassen abgeandert:

« § 12. Die von den Empfängern nicht abgenommenen Güter werden auf den Stationen der Anfuhrbahn auf Grund der allgemeinen, für die Bahnen des gesamten Netzes geltenden Regeln verkauft. Die Abrechnungen mit den Bahnen über solche Verkäufe sind von der an die Anfuhrbahn angrenzenden Bahn auszuführen. »

Jurisprudence dans les différents Etats.

Lettre de voiture. Etendue de la responsabilité pour l'inexactitude ou l'insuffisance des déclarations qui y figurent.

(Jugement du tribunal de commerce et de poursuites en matière de change de Budapest en date du 22 décembre 1898.)

Comp. C. I. art. 6 et 7.

Une expédition remise en Autriche à destination de Erzsébetfalva fut par la faute de la gare de réinscription de Marchegg acheminée sur Erzsébetvaros, d'où elle fut retournée à la gare de destination effectivement désignée dans la lettre de voiture. L'erreur entraîna un retard dans la livraison, et le destinataire réclama pour ce fait à titre de dommages-intérêts en vertu des dispositions de l'art. 87 du règlement d'exploitation [1]) le montant déclaré de l'intérêt à la livraison.

Le chemin de fer repoussa la demande formulée par voie de réclamation, par le motif que la lettre de voiture ne contenait pas mention du che-

[1]) B. 1893 p. 139.

Rechtsprechung in den verschiedenen Staaten.

Frachtbrief. Umfang der Haftpflicht für die in denselben aufgenommenen unrichtigen oder ungenügenden Erklärungen.

(Urteil des Budapester k. Handels- und Wechselgerichts vom 22. Dezember 1898.)

Zu vergleichen I. U. Art. 6 und 7. —

Eine in Oesterreich zur Aufgabe gelangte, nach Erzsébetfalva bestimmte Sendung wurde aus Versehen der Umkartierungsstation Marchegg nach Erzsébetvaros geleitet, von wo sie nach der im Frachtbriefe richtig bezeichneten Empfangsstation befördert wurde. Aus der Fehlleitung entstand eine Überschreitung der Lieferfrist, für welche der Adressat auf Grund der Bestimmungen des § 87 des Betriebsreglements [1]) als Schadenersatz den deklarierten Betrag des Interesses an der Lieferung beanspruchte.

Die Eisenbahn wies den im Reklamationswege erhobenen Anspruch mit der Motivierung ab, dass der Frachtbrief die Bezeichnung der Empfangsbahn

[1]) Z. 1893 S. 129.

min de fer destinataire et que le défaut de cette indication avait causé l'erreur; le destinataire, d'après l'art. 53 du règlement d'exploitation, devait subir les conséquences de ce fait, puisqu'il répond des suites de l'insuffisance des déclarations contenues dans la lettre de voiture.

Le destinataire recourut alors aux voies de droit et obtint gain de cause: sur l'appel interjeté par le chemin de fer, la cour d'appel de Budapest jugeant comme tribunal de commerce et de poursuites en matière de change confirma le jugement attaqué:

Attendu que le chemin de fer défendeur reconnait que le demandeur a subi du fait du retard dans la livraison un dommage équivalant à l'intérêt déclaré: qu'il n'est pas non plus douteux que la substitution d'une gare destinataire à une autre, dont le nom est analogue, incombe au voiturier, et que le retard causé au transport et qui a produit le dommage était la conséquence de l'erreur de transport; attendu que même si le chemin de fer destinataire, contrairement aux prescriptions de l'art. 51 du règlement d'exploitation, n'est pas désigné dans la lettre de voiture, le chemin de fer n'en doit pas moins être déclaré responsable du dommage causé par sa faute, parce que d'après l'art. 53 l'expéditeur ne répond des déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes que dans la mesure où elles peuvent lui porter préjudice; attendu que le défaut de désignation dans la lettre de voiture n'autorisait pas le chemin de fer à ne pas tenir compte des autres mentions de la lettre de voiture: que le chemin de fer n'aurait pu s'exonérer de sa responsabilité que si, à défaut de la désignation du chemin de fer destinataire, la gare d'arrivée avait elle aussi été inexactement indiquée, ce qui aurait été le cas, par exemple, s'il y avait eu en Hongrie plusieurs stations du nom d'Erzsébetfalva et si le chemin de fer avait envoyé la marchandise à une autre que celle que l'expéditeur avait en vue: mais attendu que tel n'est pas le cas, puisque le défendeur ne prétend pas qu'il existe plusieurs stations du nom Erzsébetfalva, que cette dernière désignation diffère pratiquement et nettement de celle d'Erzsébetvaros et que si, malgré tout, il y eut erreur de destination, cette erreur ne peut être attribuée au fait que l'expéditeur n'avait

nicht enthalten und das Fehlen dieser Angabe die Fehlleitung veranlasst habe; dafür hafte nach § 53 des Betriebsreglementes der Absender, der für die Folgen, welche aus ungenügenden Erklärungen im Frachtbriefe entstehen, verantwortlich sei.

Der Empfänger beschritt nunmehr den Rechtsweg und erstritt ein obsiegendes Urteil; auf die von der Eisenbahn eingelegte Berufung bestätigte der Appellationssenat des Budapester k. Handels- und Wechselgerichts das erstrichterliche Urteil aus folgenden Erwägungen:

Die beklagte Eisenbahn giebt zu, dass der Kläger einen Schaden in Höhe des deklarierten Interesses an der Einhaltung der Lieferzeit gehabt hat: es erleidet auch keinen Zweifel, dass die Verwechslung der Empfangsstation mit einer anderen, ähnlich lautenden, der Frachtführerin zur Last fällt, und dass die eingetretene Transportverzögerung, durch welche der Schaden entstand, die Folge des Fehltransportes war. Wenn auch im Frachtbriefe, entgegen der Vorschrift in § 51 des Betriebsreglementes, die Empfangsbahn nicht bezeichnet war, so ist die Eisenbahn doch für den aus der Fehlleitung erwachsenen Schaden deshalb verantwortlich zu machen, weil der Absender nach § 53 für die im Frachtbriefe aufgenommenen unrichtigen, ungenauen oder ungenügenden Erklärungen nur in dem Masse haftet, als aus diesen Nachteile entspringen. Weil im Frachtbriefe eine Bezeichnung fehlte, war die Eisenbahn noch nicht berechtigt, die übrigen Angaben dieses Frachtbriefes unbeachtet zu lassen. Die Eisenbahn hätte sich nur dann der Verantwortung entziehen können, wenn beim Fehlen der Bezeichnung der Empfangsbahn auch die Bestimmungsstation ungenau angegeben gewesen wäre. Dies wäre z. B. der Fall gewesen, wenn es in Ungarn mehrere Stationen des Namens Erzsébetfalva gabe und die Eisenbahn das Gut nach einer derselben befördert hätte, für die es nach der Absicht des Absenders nicht bestimmt war. Dieser Fall liegt hier nicht vor, denn die Beklagte behauptet nicht, dass mehrere Stationen Erzsébetfalva existieren. Die letztere Bezeichnung unterscheidet sich präcis und deutlich von Erzsébetvaros, und wenn trotzdem eine Fehlleitung erfolgte, so kann dies nicht dem Umstande zugeschrieben

pas mentionné le chemin de fer destinataire dans la lettre de voiture, mais à ce que le chemin de fer n'ait pas tenu compte des autres indications portées sur la lettre de voiture; mais attendu qu'une telle négligence doit être envisagée comme une faute lourde, dont le chemin de fer doit endosser la responsabilité. (Eisenbahntarif- und Verkehrsanzeiger n° 2 p. 17.)

Délais de livraison. La preuve contraire est admise contre la preuve de l'acceptation de la marchandise résultant de l'apposition sur la lettre de voiture du timbre à date de la gare de départ.

(Jugement du tribunal de commerce et de poursuites en matière d'échanges de Budapest.)

— Comp. C. I. art. 8 et 14. —

Dans un cas analogue à celui cité dans le bulletin de 1898 p. 30 (fascicule de janvier), le chemin de fer avait formé un recours devant le tribunal de commerce et de poursuites en matière d'échanges de Budapest et fait valoir que la faute du timbre prouvant le transport *effectif* était le résultat d'une erreur et que la marchandise n'avait pas été expédiée par le chemin de fer le jour de son acceptation, mais quelques jours plus tard, de sorte qu'en calculant de cette dernière date les délais de livraison, il n'y avait pas eu de retard.

La chambre d'appel du tribunal précité a admis le recours. La lettre de voiture sur laquelle est apposé le timbre à date de la gare de départ, est bien la marque de l'acceptation de la marchandise et prouve que le chemin de fer a reçu la marchandise avec la lettre de voiture à la date qu'indique le timbre à date; mais ceci n'exclut pas la preuve contraire.

Le tribunal de première instance a, par suite, violé une règle formelle de droit, en attribuant à la lettre de voiture timbrée en ce qui concerne le moment de l'acceptation une force probante qui excluait la preuve contraire et en refusant d'entendre les témoins à l'aide desquels la défenderesse voulait justifier ses dires, à savoir qu'elle avait accepté la marchandise au transport non pas au jour qu'indiquait le timbre à date, mais ultérieurement. (Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen n° 79 p. 1221.)

werden, dass der Absender nicht die Empfangsbahn im Frachtbriefe bezeichnete, sondern weil die Eisenbahn die in demselben enthaltenen Angaben ausser acht liess. Ein derartiges Versäumnis ist aber als eine grobe Fahrlässigkeit (culpa lata) zu betrachten, für welche die Eisenbahn die Verantwortung zu tragen hat. (Eisenbahntarif- und Verkehrsanzeiger Nr. 2 S. 17.)

Lieferfrist. Gegen den auf Grund des Tagesstempels der Versandstation auf dem Frachtbriefe geführten Beweis für die Annahme des Gutes ist Gegenbeweis zulässig.

(Entscheidung des Budapester Handels- und Wechselgerichts.)

— Zu vergleichen I. U. Art. 8 und 14. —

In einem dem in der Zeitschrift von 1898 (Januarheft) S. 30 mitgeteilten analogen Falle hatte die Eisenbahn Berufung zum Budapester Handels- und Wechselgericht ergriffen und geltend gemacht, dass das Fehlen des die *thatsächliche* Beförderung nachweisenden Stempels auf ein Versehen zurückzuführen und das Gut nicht am Tage seiner Annahme seitens der Bahn, sondern einige Tage später abgesandt worden sei, so dass sich bei Berechnung der Lieferfrist vom letzteren Datum ab keine Überschreitung derselben ergebe.

Der Appellsenat des vorbezeichneten Gerichts gab der Berufung Folge. Der Frachtbrief, auf welchem der Tagesstempel der Aufgabestation aufgedrückt ist, bilde wohl das Zeichen der Annahme des Gutes und besitze Beweiskraft darüber, dass die Eisenbahn das Gut mit dem Frachtbrief zu der laut Tagesstempel angesetzten Zeit übernommen habe: diese Regel schliesse aber im allgemeinen den Gegenbeweis nicht aus.

Das erste Gericht habe daher eine formelle Rechtsregel verletzt, als es dem abgestempelten Frachtbriefe hinsichtlich des Zeitpunktes der Übernahme eine solche Beweiskraft zugestanden habe, welche den Gegenbeweis ausschliesst, und als es die Vernehmung jener Zeugen ablehnte, durch deren Aussagen die Beklagte feststellen wollte, dass sie das Gut behufs Verfrachtung nicht am Tage, welcher aus dem Tagesstempel ersichtlich ist, sondern später übernommen habe. (Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Nr. 79, S. 1221.)

Accomplissement des formalités en douane pendant le transport en Autriche. Le chemin de fer n'est pas tenu d'indiquer si le paiement des droits en douane est plus avantageux en or ou en argent pour le destinataire.

(Jugement du tribunal de district en matière commerciale à Vienne, en date du 20 décembre 1898.)

— Comp. C. I. art. 10 et 11. —

Les droits de douane sur 45 expéditions de céréales faites de Russie en Autriche avaient été payés en or à l'entrée en Autriche par le commissionnaire préposé par le chemin de fer défendeur pour l'accomplissement des formalités de douane, et à l'arrivée de la marchandise à la gare destinataire ils avaient été recouvrés en même temps que les frais de transport réglementaires sur le destinataire avec une majoration représentant pour chaque somme l'agio sur l'or.

La maison destinataire prétendit après coup que le chemin de fer aurait dû payer les droits d'importation en argent, ce mode étant plus avantageux pour elle, en comptant la taxe d'agio pour les paiements de douane effectués en argent, et elle réclama le remboursement de la différence entre la somme perçue et celle qui ressortait du compte établi par la douane, ensemble 30 fl. 10 kr.

Le tribunal de district jugeant en matière commerciale a rejeté la demande par les motifs suivants: le demandeur fonde sa demande sur l'article 10 de la convention internationale, en vertu duquel les formalités en douane sont remplies en cours de route par le chemin de fer, qui reste libre, sous sa propre responsabilité, de confier ce soin à un commissionnaire ou de s'en charger lui-même; dans l'un et l'autre cas, il a les obligations d'un commissionnaire. Or la maison chargée de remplir à la frontière les formalités en douane n'a pas, suivant le demandeur, rempli les obligations d'un commissionnaire, car elle n'a pas agi en bon commerçant. Si elle avait payé les droits en argent, elle n'aurait eu à verser que la taxe d'agio établie par le ministère i. r. des finances pour les paiements de douane effectués en argent; mais ayant payé en or elle a fait figurer dans le calcul en monnaie autrichienne des sommes versées à la douane l'agio sur l'or qui était plus élevé. Mais dans l'espèce l'opinion du demandeur,

Erfüllung der Zollformalitäten während des Transports in Oesterreich. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, zu ermitteln, ob die Zahlung des Zolls in Gold oder in Silber für den Empfänger am vorteilhaftesten ist.

(Urteil des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien vom 20. Dezember 1898.)

Zu vergleichen I. U. Art. 10 und 11.

Auf 45 von Russland nach Oesterreich beförderte Sendungen Getreide war der Zoll beim Eingang in Oesterreich durch den von der beklagten Eisenbahn für die Erfüllung der Zollformalitäten an der Grenze aufgestellten Kommissionär in Gold bezahlt und bei Ankunft der Transporte auf der Bestimmungsstation, unter Zuschlag des Goldagios auf die einzelnen Beträge, vom Empfänger mit der tarifmässigen Fracht eingezogen worden.

Nachträglich behauptete die klägerische Empfangsfirma, die Eisenbahn hätte die Zahlung des Eingangszolles — weil für den Adressaten vorteilhafter — in Silber, unter Anrechnung des bei Zahlung der Zölle in Silber festgesetzten Agios, bewirken müssen, und verlangte Rückzahlung der Differenz zwischen den erhobenen und den bei der verlangten Zollberechnung sich ergebenden Beträgen mit zusammen Fl. 30. 10 Kr.

Das Bezirksgericht für Handelssachen hat den klägerischen Anspruch zurückgewiesen. Die Entscheidungsgründe sind die folgenden: Der Kläger stützt sein Begehren auf Art. 10 des Internationalen Uebereinkommens, wonach die Eisenbahn die Zollformalitäten, solange das Gut sich auf dem Wege befindet, zu erfüllen hat und zwar entweder selbst oder indem sie diese Aufgabe, unter ihrer eigenen Verantwortlichkeit, einem Kommissionär überträgt: in beiden Fällen aber hat sie selbst die Verpflichtungen eines Kommissionars. Die mit der Durchführung der Zollbehandlung an der Grenze betraute Firma hat nun nach der Ansicht des Klägers den Verpflichtungen eines Kommissionärs nicht entsprochen, indem sie nicht mit der Vorsicht eines ordentlichen Kaufmanns gehandelt hat. Hätte sie den Zoll in Silber bezahlt, so wäre nur das vom k. k. Finanzministerium für Zollzahlungen in Silber festgesetzte Agio zu entrichten gewesen: da sie aber in Gold gezahlt hat, so ist bei der Umrechnung der Zollbeträge in die österreichische

suivant laquelle le chemin de fer et éventuellement le commissionnaire doit suivant le cas choisir le mode de paiement le meilleur marché, ne saurait être admise. Pour que cela fût possible, le chemin de fer, qui journellement opère un grand nombre de dédouanements, ou son commissionnaire devrait garder à sa disposition de fortes sommes d'or et d'argent en raison des fluctuations des cours de l'or. Cela aboutirait à une perte de change hors de proportion avec les faibles différences qui seraient résultées à l'époque où les expéditions en question ont été effectuées du paiement des droits en or par rapport au paiement en argent, ce que l'on ne peut raisonnablement exiger du chemin de fer. Par suite, on ne peut pas non plus prétendre que le chemin de fer dans l'espèce n'a pas agi en bon commerçant.

En outre, il faut par analogie avec l'art. 364 du code de commerce admettre que même si la réclamation portant sur le paiement fait en douane était fondée, aucune action ne pourrait être intentée contre le chemin de fer. Car si le commettant doit considérer l'achat fait pour lui par le commissionnaire, en excédent du prix d'achat limitativement fixé, comme fait pour son compte, lorsqu'il ne proteste pas dès le reçu de l'avis d'achat, il faut aussi considérer qu'il y a acquiescement au mode de dédouanement, quand les destinataires ont payé le montant des droits et n'ont pas protesté, quelques mois durant, contre les comptes concernant les paiements faits à la douane et figurant sur les lettres de voiture qu'ils ont entre les mains. (Allgemeiner General-Anzeiger n° 4 p. 57.)

Währung das höhere Goldagio zur Erhebung gekommen. Die Ansicht des Klägers, dass von der Bahn, beziehungsweise von deren Kommissionär, jeweils das billigere Zahlungsmittel zu wählen sei, erweist sich jedoch im vorliegenden Falle als unzutreffend. Um dies zu ermöglichen, müsste die Bahn, die täglich eine grosse Anzahl von Verzollungen auszuführen hat, oder ihr Kommissionar, bei den schwankenden Goldpreisen, stets grosse Summen in Gold und Silber vorrätig halten. Dies würde zu einem Zinsverluste führen, der in keinem Verhältnisse zu den geringfügigen Differenzen steht, welche sich zu der Zeit, in der die hier in Frage stehenden Sendungen befördert wurden, aus der Zahlung des Zolles in Gold gegenüber derjenigen in Silber ergeben, und dies kann vernünftigerweise von der Eisenbahn nicht erwartet werden. Es kann daher auch nicht die Behauptung aufgestellt werden, dass die Eisenbahn im vorliegenden Falle die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes unterlassen habe.

Überdies muss in Analogie des Art. 364 H. G. B. angenommen werden, dass, selbst wenn die Beanstandung der vollzogenen Zollzahlung berechtigt wäre, ein Anspruch gegen die Bahn jetzt nicht erhoben werden könnte. Denn wenn der Kommittent den vom Kommissionär für ihn, unter Überschreitung des limitierten Einkaufspreises ausgeführten Ankauf als für seine Rechnung geschehen gelten lassen muss, sofern er den Kauf nicht sofort nach Eingang der Einkaufsanzeige beanstandet, so muss auch die Art der Verzollung als genehmigt gelten, nachdem der Empfänger die Zollbeträge entrichtet und während einiger Monate die auf den in seinen Händen befindlichen Frachtbriefen aufgestellten Rechnungen über die Zollerhebung nicht beanstandet hat. (Allgemeiner Tarif-Anzeiger Nr. 4 S. 57.)

Livraison. Responsabilité du chemin de fer en cas de livraison d'une marchandise adressée à deux destinataires à l'un d'entre eux.

(Jugement de l'Oberlandesgericht de Stuttgart du 10 juin 1898.)

Comp. C. I. art. 16 et 24. —

Le demandeur avait envoyé un wagon de fruits par chemin de fer; l'adresse inscrite sur la lettre

Ablieferung. Haftpflicht der Eisenbahn bei Auslieferung des an zwei Empfänger adressierten Gutes an einen derselben.

(Entscheidung des Oberlandesgerichtes Stuttgart vom 10. Juni 1898.)

Zu vergleichen I. U. Art. 16 und 24.

Der Kläger hatte mit der Eisenbahn einen Wagen Obst versandt: die Adresse des Frachtbriefes

de voiture portait: «à A. & B.». (B. commissionnaire sans fortune.) A. déclara au chemin de fer qu'il n'avait pas commandé le wagon et n'en prenait pas livraison; B. se déclara prêt à accepter et obtint livraison. Mais il ne paya qu'environ la moitié de la valeur des fruits. Pour la seconde moitié, l'expéditeur s'adressa à A., prétendant que A. et B. lui avaient acheté le wagon en commun et qu'il s'était agi pour eux d'une affaire commerciale de compte à demi. La demande fut repoussée, parce qu'il n'était pas prouvé que A. eût pris part à l'achat des fruits. L'expéditeur intenta alors au chemin de fer une action en dommages-intérêts, prétendant qu'il avait causé la perte de la marchandise en livrant à un destinataire non qualifié. La requête a été admise:

Le chemin de fer doit livrer la marchandise au destinataire désigné dans la lettre de voiture, et en cas d'empêchement à la livraison, notamment en cas de refus d'acceptation, il doit en informer immédiatement l'expéditeur (art. 70 du règlement de transport [1]). Le chemin de fer était donc tenu, après le refus de A. d'accepter les fruits et la lettre de voiture ne permettant pas de décider si la livraison devait être faite à l'autre destinataire seul, d'aviser du fait le plaignant et de lui demander des instructions. Il ne fallait pas, sur la simple présomption qu'il avait été formé entre A. et B. une société de fait, remettre les fruits à un seul destinataire. Le demandeur en expédiant les fruits a bien admis l'existence de cette société, mais s'il avait su que A. refusait les fruits comme n'ayant pas été commandés, il aurait probablement refusé la livraison à B. seul. Mais le demandeur en adressant les fruits à A. *et* B. demandait à être immédiatement informé du refus d'acceptation de A. Il n'est pas prouvé que B. ait été fondé à reclamer la livraison des fruits à lui seul. La partie impayée des fruits doit être considérée comme perdue par le plaignant, parce que du fait de la livraison de l'envoi à un destinataire non qualifié il s'est trouvé privé de la faculté de se faire retourner la marchandise après le refus d'accepta-

[1] B. 1893 p. 120.

lautete: «An A. & B. in St.». (B. ein vermögensloser Unterhändler.) A. erklärte der Bahn, er habe den Wagen nicht bestellt und nehme ihn nicht an; B. erklärte sich zur Annahme bereit und erhielt den Wagen ausgeliefert. Er bezahlte aber nur etwa die Hälfte des Wertes des Obstes. Auf die andere Hälfte klagte der Absender zunächst gegen A. mit der Behauptung, A. und B. hätten den Wagen gemeinschaftlich von ihm gekauft, und das Geschäft sei auf ihrer Seite ein Handelsgeschäft für gemeinschaftliche Rechnung gewesen. Die Klage wurde abgewiesen, weil nicht bewiesen wurde, dass A. an dem Obstkauf teilgenommen hatte. Nunmehr klagte der Absender gegen die Eisenbahn auf Ersatz seines Schadens mit der Begründung: die Bahn habe durch Ablieferung an den unrichtigen Empfänger den Verlust des Gutes herbeigeführt. Es wurde nach dem Klageantrag erkannt:

Die Eisenbahn hat das Frachtgut dem im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger auszuliefern und bei Ablieferungshindernissen, insbesondere bei Annahmeverweigerung, den Absender unverweilt zu benachrichtigen (§ 70 der Verkehrsordnung [1]). Die Eisenbahn war daher verpflichtet, nachdem A. die Annahme des Obstes verweigert hatte, und es nach dem Frachtbriefe zweifelhaft war, ob nun an den anderen Adressaten allein abgeliefert werden durfte, die Sachlage dem Kläger mitzuteilen und seine Weisungen einzuholen. Auf die blosse Vermutung hin, dass zwischen A. und B. eine Gelegenheitsgesellschaft bestehe, durfte die Ablieferung des Obstes an einen Adressaten allein nicht erfolgen. Zwar hat der Kläger bei Absendung des Obstes selbst eine solche Gelegenheitsgesellschaft angenommen; aber wenn er erfahren hatte, dass A. das Obst als nicht bestellt anzunehmen sich geweigert habe, hätte er mutmasslich die Auslieferung an B. allein untersagt. Durch die Adressierung an A. und B. hatte aber der Kläger Anspruch darauf erlangt, von der Annahmeverweigerung des A. alsbald in Kenntnis gesetzt zu werden. Dass B. berechtigt gewesen wäre, die Ablieferung des Obstes an ihn allein zu fordern, ist unerweislich. Der nicht bezahlte Teil des Obstes muss für den Kläger als verloren gelten, weil er durch die Ablieferung der

[1] Z. 1893 S. 111.

tion de A. (Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen, t. XV, p. 168.)

Sendung an den unrichtigen Empfanger ausser Stand gesetzt worden ist, dieselbe nach der Annahmeverweigerung des A. wieder an sich zu ziehen. (Eger, eisenbahnrechtliche Entscheidungen, XV. B. S. 168.)

Avarie à une caisse de marbre. Responsabilité du chemin de fer.

(Arrêt de la cour de cassation de Florence du 16 février 1899.)

Comp. C. I. art. 30.

Contre le jugement du tribunal de Livourne, publié dans le bulletin de l'année 1898 (août) p. 529, dans l'affaire déjà décrite, le demandeur avait formé un recours devant la cour de cassation de Florence: la cour lui a donné gain de cause et cassé le jugement du tribunal de Livourne.

La cour suprême a vu dans la décision attaquée une violation des articles 1741 et 1742 du code civil [1].

Le commissionnaire de transports qui avait signé la lettre de voiture pour l'expéditeur demandeur n'avait point, comme le prétend le jugement, qualité pour exonérer le chemin de fer de sa responsabilité en cas d'avarie, et par conséquent la déclaration faite par lui dans ce sens pour la maison expéditrice demanderesse pour le compte de laquelle était intervenu le contrat de transport, était inopérante.

La cour de cassation a décidé, en d'autres termes, que l'insertion dans la lettre de voiture pour le compte d'un tiers d'une déclaration exonérant le chemin de fer de toute responsabilité en cas d'avarie constituait un mandat *spécial, exprès* et qu'on ne pouvait dès lors le considérer comme rentrant dans le mandat général que donne celui qui veut expédier une marchandise au commissionnaire de transports qui se charge de l'opération.

La cour a renvoyé la cause pour être jugée à nouveau devant le tribunal de Pise. (Communication directe.)

[1]) Art. 1741. Le mandat conçu en termes généraux n'embrasse que les actes d'administration.

S'il s'agit d'aliéner ou hypothéquer, ou de quelque autre acte de propriété, le mandat doit être exprès.

Art. 1742. Le mandataire ne peut rien faire au delà de ce qui est porté dans son mandat, etc.

Beschädigung einer Kiste Marmor. Haftpflicht der Eisenbahn.

(Entscheidung des Kassationshofes in Florenz vom 16. Februar 1899.)

— Zu vergleichen I. U. Art. 30. —

Gegen das in der Zeitschrift vom Jahre 1898 (Augustheft) Seite 529 bekannt gegebene Urteil des Tribunals von Livorno in der vorstehend bezeichneten Sache hat der Kläger ein Revisionsgesuch beim Kassationshof in Florenz eingereicht: dieser Gerichtshof hat dem Gesuche Folge gegeben und das Urteil des Tribunals in Livorno aufgehoben.

In dem angegriffenen Urteile erkennt der höchste Gerichtshof die Verletzung der Artikel 1741 und 1742 des Civilgesetzbuches [1]).

Der Spediteur, der den Frachtbrief für den klägerischen Absender unterzeichnete, hatte nicht, wie die Entscheidung sagt, die Befugnis, die Eisenbahn von der Haftpflicht im Falle der Beschädigung zu entbinden, und deshalb war die von ihm in diesem Sinne abgegebene Erklärung für die klägerische Versandfirma, für deren Rechnung die Spedition erfolgte, nicht verbindlich.

Mit anderen Worten, der Kassationshof hat ausgesprochen, dass um im Frachtbriefe die Erklarung des Ausschlusses der Haftpflicht der Eisenbahn im Beschadigungsfalle für einen Dritten abzugeben, es eines *besonderen, ausdrücklichen* Auftrages bedarf, und dass daher ein solcher nicht als im allgemeinen Mandat inbegriffen angesehen werden kann, welches derjenige, der ein Gut versenden will, dem Spediteur erteilt, der die Spedition auszuführen sich verpflichtet.

Der Gerichtshof hat die Sache zur weiteren Behandlung an das Tribunal in Pisa verwiesen. (Direkte Mitteilung.)

[1]) Art. 1741. Das in allgemeinen Ausdrucken abgefasste Mandat umfasst nur die Handlungen administrativer Natur.

Handelt es sich um Veräusserung, Hypotheke oder andere Verrichtungen, welche die gewöhnliche Verwaltung überschreiten, so muss das Mandat dazu ein ausdrückliches sein.

Art. 1742. Der Mandatar kann keine Handlung vornehmen, welche die Grenzen seines Auftrages überschreitet etc.

Avarie à une marchandise fragile, produite par une action mécanique extérieure.
Etendue de la responsabilité du chemin de fer.

(Arrêt de la cour royale hongroise du 20 janvier 1899.)

— Comp. C. I. Art. 31.

La responsabilité du chemin de fer pour les objets fragiles est limitée par l'art. 77 [1]) du règlement d'exploitation en ce que le chemin de fer transporteur n'est responsable de l'avarie d'objets de cette nature survenue à la suite de bris que s'il a commis une faute. Le chemin de fer dans l'espèce donnée avait établi que le bris de glaces avait eu pour cause soit un coup qu'elles avaient reçu soit la pénétration d'un clou dans le verre. La question se posait de savoir si, en présence de la constatation du fait que le bris des glaces en cours de transport ne résultait pas de leur fragilité, les agents du chemin de fer avaient commis une faute, c'est-à-dire s'il pouvait être admis que le coup avait été reçu pendant le transport.

La cour royale dans son arrêt du 20 janvier 1899 a résolu cette question par la négative et rejeté la demande en dommages-intérêts intentée contre le chemin de fer, attendu que, d'après l'art. 58 [2]) du règlement d'exploitation, le chemin de fer n'était pas responsable des vices non apparents de l'emballage et que, par suite, il n'était tenu de payer une indemnité pour des avaries à la marchandise produites par une action mécanique que si la preuve était fournie de la remise de la marchandise en parfait état et dans un emballage convenable. (Oesterr. Verordnungsblatt n° 27, p. 648.)

Beschädigung eines leicht zerbrechlichen Gutes durch äussere mechanische Einwirkung.
Umfang der Haftpflicht der Eisenbahn.

(Entscheidung der kgl. ung. Curie vom 20. Januar 1899.)

— Zu vergleichen I. U. Art. 31. —

Die Haftpflicht der Eisenbahnen für zerbrechliche Gegenstände ist im Artikel 77 [1]) des Betriebsreglements dahin beschränkt, dass die verfrachtende Bahn für die durch Bruch erfolgte Beschädigung solcher Gegenstände nur dann verantwortlich ist, wenn ihr ein Verschulden nachgewiesen wird. In einem konkreten Falle war durch die Eisenbahn festgestellt worden, dass der Bruch von Spiegelplatten entweder durch einen auf dieselben geführten Schlag oder durch Eintreiben eines Nagels in das Glas herbeigeführt worden war. Es entstand die Frage, ob angesichts dieses Nachweises, wonach die Spiegelplatten nicht infolge ihrer zerbrechlichen Natur auf dem Transporte zerbrachen, ein Verschulden der Bahnbediensteten in der Richtung vorliege, dass angenommen werden könne, der Schlag sei während des Transportes geführt worden.

Die kgl. Curie verneinte diese Frage in ihrer Entscheidung vom 20. Januar 1899 und wies die gegen die Eisenbahn gerichtete Entschädigungsklage mit der Begründung ab, dass im Sinne des Artikels 58 [2]) des Betriebsreglements die Eisenbahnen für die äusserlich nicht erkennbaren Mängel in der Verpackung keine Verantwortung treffe, und dass daher die Eisenbahnen auch für die auf mechanische Art gewaltsam herbeigeführten Beschadigungen des Frachtgutes nur dann Entschädigung zu leisten verpflichtet seien, wenn der Beweis geliefert wird, dass das Gut in unversehrtem Zustande und gehörig verpackt aufgegeben wurde. (Oesterr. Verordnungsblatt Nr. 27, S. 648.)

Recours des chemins de fer entre eux, pour perte de la marchandise résultant d'un dévoyé.

(Décision du comité chargé des affaires de trafic des marchandises dans l'Union des chemins de fer allemands, du 12/13 janvier 1899.)

— Comparer C. I. art. 47.

Une caisse de cotonnades arrivée en temps voulu et déchargée à la station de destination

[1]) B. 1893 p. 145. — [2]) Au même B. p. 143.

Rückgriff der Eisenbahnen unter sich. Wegen Verlust des Gutes infolge Verschleppung.

(Entscheidung des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs im V. D. E. V. vom 12./13. Januar 1899.)

— Zu vergleichen I. U. Art. 47 —

Eine Kiste Baumwollwaren war rechtzeitig in der — preussischen — Bestimmungsstation angekommen

[1]) Z. 1893 S. 134. — [2]) Am gl. O. S. 132.

prussienne, fut par erreur rechargée et dévoyée. Les recherches faites pour retrouver la caisse n'eurent d'abord aucun succès et l'expéditeur reçut à titre d'indemnité pour la perte de l'envoi une somme de 714 m. 25, plus les frais de transport avancés. Mais après un intervalle de plus d'un an, la station d'Anvers-Bassin annonça que la caisse avait été retrouvée là. Comme une partie du contenu avait été tachée par suite du long magasinage, l'expéditeur refusa de prendre l'envoi et la vente ordonnée alors par le chemin de fer produisit 216 m. 82 en moins, somme qui fut réclamée au chemin de fer belge, attendu que le dommage n'était résulté que de l'annonce tardive de la découverte de la caisse à Anvers-Bassin. Ce chemin de fer repoussa toute demande d'indemnité, attendu qu'il s'agissait d'un envoi au transport duquel il n'aurait aucunement dû participer et que le dommage résultait exclusivement d'une irrégularité commise par la station de destination prussienne.

Le comité n'accepta aucune de ces deux manières de voir, mais admit une faute de la part des deux administrations et décida qu'elles devaient supporter le dommage par parties égales, défalcation faite de la somme à répartir conformément à l'art. 23 de la convention pour l'exécution du règlement d'exploitation de l'Union[1]) au prorata de la distance kilométrique parcourue sur les chemins de fer ayant participé au transport et indépendamment de la question de la faute commise. (Procès-verbal du comité en date du 12/13 janvier 1899.)

[1]) B. 1897 p. 547 I° art. 23, 2 ([1]).

und ausgeladen, dann aber versehentlich wieder eingeladen und weiter befördert worden. Die über das Schicksal der Kiste angestellten Nachforschungen sind zunächst ohne Erfolg geblieben, und der Absender ist für den Verlust der Sendung mit 714,25 Mark, zuzüglich der ausgelegten Fracht, entschädigt worden. Nach mehr als Jahresfrist meldete dann die Station Anvers-Bassin, dass die in Abgang gekommene Kiste dort gefunden worden sei. Da ein Teil des Inhalts dieser infolge des langen Lagerns fleckig geworden war, so lehnte der Absender die Rücknahme ab, und ergab der von der Eisenbahn nun angeordnete Verkauf einen Mindererlös von 216,82 Mark, dessen Ersatz bei der belgischen Bahn verlangt wurde, weil der Schaden nur infolge der verspäteten Anzeige vom Fund der Kiste in Anvers-Bassin entstanden sei. Diese lehnte jede Schadenersatzpflicht ab, da es sich um eine Sendung handle, an deren Beförderung sie überhaupt nicht hätte beteiligt sein sollen, und der Schaden ausschliesslich der unrichtigen Manipulation der preussischen Empfangsstation zur Last falle.

Der Ausschuss hat weder dem einen noch dem andern Standpunkt sich angeschlossen, sondern ein Verschulden beider Verwaltungen angenommen und dieselben verhalten, den entstandenen Schaden so weit zu gleichen Teilen zu tragen, als derselbe nicht gemäss Art. 23 des Uebereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement[1]) unabhängig von der Frage des Verschuldens von der beförderungsberechtigten Strecke nach Verhältnis der Kilometerzahl zu tragen war. (Protokoll des Ausschusses vom 12./13. Januar 1899.)

[1]) Z. 1897 S. 547 I Art. 23, 2 ([1]).

Nouvelles diverses.

Liste des lignes de chemins de fer inaugurées en 1898.

Les lignes marquées d'un astérisque ne sont pas soumises à la convention internationale.

Allemagne.[1]

Chemins de fer royaux de l'Etat de Prusse, y compris les chemins de fer grand-ducaux de l'Etat de Hesse co-exploités:	Longueur *Länge* km	Ouverture *Eröffnet*
a) Direction royale à Breslau:		
Tronçon de jonction Breslau (Fribourg)-Mochbern (chemin de fer principal) . .	1,42	5. V.
Chemin de fer du port près Maltsch (chemin de fer secondaire)	2,63	1. VII.
Ströbel-Schweidnitz (chemin de fer second.)	20,17	15. VIII.
Koberwitz-Heidersdorf (ch. d. f. second.)	22,80	1. X.
b) Direction royale à Cologne s. Rh.:		
Cologne porte de Bonn-Port (chemin de fer secondaire)	0,89	1. V.
Grevenbroich-Poulheim (chemin de fer principal)	19,76	1. X.
c) Direction royale à Dantzig:		
Rheda (Prusse occidentale)-Putzig (chemin de fer secondaire)	16,20	15. X.
d) Direction royale à Erfurt:		
Lützen-Rippach-Poserna (chemin de fer secondaire)	6,35	19. I.
Frankenhausen-Sondershausen (chemin de fer secondaire)	20,50	1. X.
Probstzella-Taubenbach (chemin de fer secondaire)	14,65	29. X.
e) Direction royale à Francfort s. M.:		
Salzschlirf-Schlitz (chemin de fer second.)	10,33	1. X.
f) Direction royale à Halle s. S.:		
Königswusterhausen-Breskow (chemin de fer secondaire)	50,14	20. IX.
g) Direction royale à Hanovre:		
Stade-Bremervörde (chemin de fer second.)	30,46	1. X.
Chemin de fer du port de Harbourg (chemin de fer secondaire)	2,00	1. XI.

[1] Les petits chemins de fer non soumis à la surveillance de l'empire ne sont pas mentionnés.

Verschiedene Mitteilungen.

Verzeichnis der im Jahre 1898 eröffneten Eisenbahnstrecken.

Die mit * bezeichneten Strecken sind dem internationalen Uebereinkommen nicht unterstellt.

Deutschland.[1]

Königlich Preussische Staatseisenbahnen, einschliesslich der gemeinschaftlich mit ihnen betriebenen Grossherzoglich Hessischen Staatseisenbahnen:

a) Direktionsbezirk Breslau:
Verbindungsstrecke Breslau (Freiburg)-Mochbern (Hauptbahn).
Hafenbahn bei Maltsch (Nebenbahn).
Ströbel-Schweidnitz (Nebenbahn).
Koberwitz-Heidersdorf (Nebenbahn).

b) Direktionsbezirk Köln a. Rh.:
Köln Bonnthor-Hafen (Nebenbahn).
Grevenbroich-Poulheim (Hauptbahn).

c) Direktionsbezirk Danzig:
Rheda in Westpreussen-Putzig (Nebenbahn).

d) Direktionsbezirk Erfurt:
Lützen-Rippach-Poserna (Nebenbahn).
Frankenhausen-Sondershausen (Nebenbahn).
Probstzella-Taubenbach (Nebenbahn).

e) Direktionsbezirk Frankfurt a. M.:
Salzschlirf-Schlitz (Nebenbahn).

f) Direktionsbezirk Halle a. S.:
Königswusterhausen-Breskow (Nebenbahn).

g) Direktionsbezirk Hannover:
Stade-Bremervörde (Nebenbahn).
Harburger Hafenbahn (Nebenbahn).

[1]) Die der Reichsaufsicht nicht unterliegenden Kleinbahnen sind nicht aufgeführt.

	Longueur *Länge* km	Ouverture *Eröffnet*	
h) Direction royale à Kattowitz :			*h)* Direktionsbezirk Kattowitz :
Cosel-Reinschdorf (chemin de fer second.)	3,60	5. IX.	Cosel-Reinschdorf (Nebenbahn).
Reinschdorf-Poln. Neukirch (chemin de fer secondaire)	12,77	1. X.	Reinschdorf-Poln. Neukirch (Nebenbahn).
Groschowitz-Oppeln (gare de formation) (chemin de fer principal)	4,13	10. XII.	Groschowitz - Oppeln (Rangierbahnhof) (Hauptbahn).
i) Direction royale à Kœnigsberg en Prusse :			*i)* Direktionsbezirk Königsberg in Preussen:
Rothfliess-Bischofsbourg (ch. de fer second.)	7,52	15. VI.	Rothfliess-Bischofsburg (Nebenbahn).
Sensbourg-Rudczanny (ch. de fer second.)	33,12	1. VII.	Sensburg-Rudczanny (Nebenbahn).
Gerdauen-Nordenbourg (ch. de fer second.)	17,49	1. VII.	Gerdauen-Nordenburg (Nebenbahn).
Zinten-Wildenhoff (chemin de fer second.)	17,97	15. VIII.	Zinten-Wildenhoff (Nebenbahn).
Bischofsbourg-Sensbourg (ch. d. f. second.)	26,53	1. IX.	Bischofsburg-Sensburg (Nebenbahn).
Nordenbourg-Angerbourg (ch. d. f. second.)	19,25	1. IX.	Nordenburg-Angerburg (Nebenbahn).
Wildenhoff - Landsberg (Prusse orientale) (chemin de fer secondaire)	6,90	15. IX.	Wildenhoff - Landsberg in Ostpreussen (Nebenbahn).
k) Direction royale à Münster en Westphalie :			*k)* Direktionsbezirk Münster in Westfalen :
Paderborn-Büren (chemin de fer second.)	26,59	20. X.	Paderborn-Büren (Nebenbahn).
l) Direction royale à Stettin :			*l)* Direktionsbezirk Stettin :
Stettin-Zullchow (chemin de fer second.), avec les embranchements :	10,84	15. III.	Stettin-Züllchow (Nebenbahn), mit den Abzweigungen :
Zabelsdorf-Grabow (chemin de fer second.)	1,49	15. III.	Zabelsdorf-Grabow (Nebenbahn) :
Zullchow-Vulkan-Bredow (ch. d. f. second.)	1,31	15. III.	Züllchow-Vulkan-Bredow (Nebenbahn).
Lichtenberg - Friedrichsfelde - Werneuchen (chemin de fer secondaire)	23,57	1. V.	Lichtenberg - Friedrichsfelde - Werneuchen Nebenbahn).
Britz-Joachimsthal (chemin de fer second.)	15,22	1. VII.	Britz-Joachimsthal (Nebenbahn).
Zullchow-Pœlitz (chemin de fer secondaire)	12,61	1. X.	Züllchow-Pölitz (Nebenbahn).
Pœlitz-Jasenitz (chemin de fer secondaire)	4,58	15. X.	Pölitz-Jasenitz (Nebenbahn).
Werneuchen-Wriezen (ch. de fer second.)	33,18	15. X.	Werneuchen-Wriezen (Nebenbahn).
Joachimsthal-Templin (ch. de fer second.)	27,44	15. XII.	Joachimsthal-Templin (Nebenbahn).
m) Direction royale à Mayence :			*m)* Direktionsbezirk Mainz :
Bieber-Dietzenbach (chemin de fer second.)	9,61	1. XII.	Bieber-Dietzenbach (Nebenbahn).
Chemins de fer royaux de l'Etat de Bavière :			*Königlich Bayerische Staatseisenbahnen :*
Penzberg-Kochel (chemin de fer second.)	14,09	23. V.	Penzberg-Kochel (Nebenbahn).
Mernig-Schondorf (chemin de fer second.)	29,77	30. VI.	Mernig-Schondorf (Nebenbahn).
Weilheim-Diessen (chemin de fer second.)	13,07	30. VI.	Weilheim-Diessen (Nebenbahn).
Steinach-Windsheim (ch. de fer second.)	13,73	1. VIII.	Steinach-Windsheim (Nebenbahn).
Amberg-Schnaittenbach (ch. d. f. second.)	21,52	8. X.	Amberg-Schnaittenbach (Nebenbahn).
Munich gare de l'est-Deisenhofen (chemin de fer secondaire)	13,04	10. X.	München Ostbahnhof-Deisenhofen (Nebenbahn).
Goldmühle-Bischofsgrün (ch. d. f. second.)	7,91	20. X.	Goldmühle-Bischofsgrün (Nebenbahn).
Eichstædt ville - Kinding (chemin de fer secondaire à voie étroite)	30,1	7. XI.	Eichstädt Stadt - Kinding (schmalspurige Nebenbahn).

Digitized by Google

	Longueur *Länge* km	Ouverture *Eröffnet*	
Vilshofen-Aidenbach (ch. de fer second.)	12,51	21. XI.	Vilshofen-Aidenbach (Nebenbahn).
Dorfen-Velden (chemin de fer secondaire)	20,52	24. XII.	Dorfen-Velden (Nebenbahn).
Schondorf-Diessen (chemin de fer second.)	11,75	24. XII.	Schondorf-Diessen (Nebenbahn).
Mellrichstedt-Ostheim-Fladungen (chemin de fer secondaire)	18,35	28. XII.	Mellrichstedt-Ostheim-Fladungen (Nebenbahn).
Chemins de fer royaux de l'Etat de Saxe:			*Königlich Sächsische Staatseisenbahnen:*
Klingenberg-Colmnitz-Frauenstein (chemin de fer secondaire à voie étroite) . . .	19,71	15. IX.	Klingenberg-Colmnitz-Frauenstein (schmalspurige Nebenbahn).
Beucha près Brandis-Seelingstædt (chemin de fer secondaire)	13,50	10. XII.	Beucha bei Brandis-Seelingstädt (Nebenbahn).
Chemins de fer grand-ducaux de l'Etat d'Oldenbourg:			*Grossherzoglich Oldenburgische Staatseisenbahnen:*
Delmenhorst-Falkenrott-Vechta (chemin de fer secondaire)	48,13	1. V.	Delmenhorst-Falkenrott-Vechta (Nebenbahn).
Chemin de fer secondaire Achern-Ottenhœfen:			*Achern-Ottenhöfener Nebenbahn:*
Achern-Ottenhœfen (chemin de fer second.)	10,70	3. IX.	Achern-Ottenhöfen (Nebenbahn).
Chemin de fer Altona-Kaltenkirchen:			*Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn:*
Kaltenkirchen-Bramstedt (ch. d. f. second.)	12,63	20. VIII.	Kaltenkirchen-Bramstedt (Nebenbahn).
Chemin de fer Kremmen-Neu Ruppin-Wittstock:			*Kremmen-Neu Ruppin-Wittstocker Eisenbahn:*
Kremmen-Neu Ruppin-Wittstock (chemin de fer secondaire)	65,28	16. XII.	Kremmen-Neu Ruppin-Wittstock (Nebenbahn).
Chemin de fer de la Lusace:			*Lausitzer Eisenbahn:*
Muskau-Teuplitz (chemin de fer second.)	23,12	15. VI.	Muskau-Teuplitz (Nebenbahn).
Chemin de fer Liegnitz-Rawitsch:			*Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn:*
Liegnitz-Rawitsch-Kobylin (ch. d. f. sec.)	113,01	5. II.	Liegnitz-Rawitsch-Kobylin (Nebenbahn).
Gœrchen-Gostkowo (chemin de fer second.)	6,67	17. V.	Görchen-Gostkowo (Nebenbahn).
Gœrchen-Pakoslaw (chemin de fer second.)	8,96	17. V.	Görchen-Pakoslaw (Nebenbahn).
Chemin de fer Munich-Wolfratshausen:			*München-Wolfratshausener Eisenbahn:*
Beuerberg-Bichl (chemin de fer secondaire)	13,59	23. V.	Beuerberg-Bichl (Nebenbahn).
Chemin de fer de la Basse-Lusace:			*Niederlausitzer Eisenbahn:*
Luckau-Lübben (chemin de fer secondaire)	15,8	3. III.	Luckau-Lübben (Nebenbahn).
Uckro-Falkenberg (chemin de fer second.)	49,4	15. III.	Uckro-Falkenberg (Nebenbahn).
Chemin de fer Nordhausen-Wernigerode:			*Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn:*
Ilfeld-Netzkater (chemin de fer secondaire à voie étroite)	2,6	7. II.	Ilfeld-Netzkater (schmalspurige Nebenbahn).
Wernigerode-Schierke (chemin de fer secondaire à voie étroite)	19,54	20. VI.	Wernigerode-Schierke (schmalspurige Nebenbahn).
Netzkater-Benneckenstein (chemin de fer secondaire à voie étroite)	15,89	15. IX.	Netzkater-Benneckenstein (schmalspurige Nebenbahn).
Schierke-Brocken (chemin de fer secondaire à voie étroite)	13,52	18. XII.	Schierke-Brocken (schmalspurige Nebenbahn).

Digitized by Google

	Longueur *Länge* km	Ouverture *Eröffnet*	
Chemins de fer du Palatinat :			*Pfälzische Eisenbahnen :*
Landau-Herxheim (chemin de fer second.)	10,88	1. XII.	Landau-Herxheim (Nebenbahn).
Chemin de fer Sprendlingen-Wœllstein :			*Sprendlingen-Wöllsteiner Eisenbahn :*
Wœllstein-Fürfeld (chemin de fer second.)	8,32	5. X.	Wöllstein-Fürfeld (Nebenbahn).
Chemin de fer Stargard-Custrin :			*Stargard-Cüstriner Eisenbahn :*
Berlinchen-Arnswalde (ch. de fer second.)	28,90	7. VIII.	Berlinchen-Arnswalde (Nebenbahn).
Chemins de fer sur route de Strasbourg :			*Strassburger Strassenbahnen :*
Kehl-Ottenheim (chemin de fer secondaire à voie étroite)	25,0	1. IV.	Kehl-Ottenheim (schmalspurige Nebenbahn.
Altenheim - Offenbourg (chemin de fer secondaire à voie étroite)	11,0	14. VII.	Altenheim-Offenburg (schmalspurige Nebenbahn).
Chemin de fer régional de Westphalie :			*Westfälische Landeseisenbahn :*
Lippstadt-Beckum (chemin de fer second.)	28,60	20. X.	Lippstadt-Beckum (Nebenbahn).
Brilon (ville)-Belecke (ch. de fer second.)	24,4	1. XII.	Brilon (Stadt)-Belecke (Nebenbahn).

Autriche.

Oesterreich.

Chemins de fer i. r. de l'Etat autrichien et lignes exploitées par eux :			*K. k. Oesterreichische Staatsbahnen und von denselben betriebene Linien :*
Ligne de banlieue du chemin de fer métropolitain de Vienne	9,35	11. V.	Vorortelinie der Wiener Stadtbahn.
Ligne de ceinture du chemin de fer métropolitain de Vienne :			Gürtellinie der Wiener Stadtbahn :
a) Meidling-grande rue-Heiligenstadt .	9,16	1. VI.	*a)* Meidling-Hauptstrasse-Heiligenstadt.
b) Heiligenstadt-Brigittenau	1,32	1. VI.	*b)* Heiligenstadt-Brigittenau.
Ligne supérieure de la vallée de la Vienne du chemin de fer métropolitain de Vienne :			Obere Wienthallinie der Wiener Stadtbahn :
Hütteldorf-Meidling-grande rue . . .	5,8	1. VI.	Hütteldorf-Meidling-Hauptstrasse.
Chemin de fer d'intérêt local Mauthausen-Grein	30,89	4. VII.	Lokalbahn Mauthausen-Grein.
Chemin de fer d'intérêt local Radautz-Brodina avec l'embranchement Karlsberg-Putna des Nouveaux chemins de fer de Bucovine	46,83	7. VII.	Lokalbahn Radautz-Brodina mit der Abzweigung Karlsberg-Putna der Neuen Bukowinaer Landesbahnen.
Chemins de fer d'intérêt local :			Lokalbahnen :
Nepolokoutz-Wižnitz	43,97	7. VII.	Nepolokutz-Wižnitz und
et Lužan - Zaleszczyki des Nouveaux chemins de fer d'intérêt local de Bucovine	43,54	12. VII.	Lužan-Zaleszczyki der Neuen Bukowinaer Lokalbahnen.
Chemin de fer d'intérêt local Wolframs-Teltsch	23,47	13. VIII.	Lokalbahn Wolframs-Teltsch.
Chemin de fer d'intérêt local Wodňau-Moldautheim	21,06	23. X.	Lokalbahn Wodňau-Moldautheim.

	Longueur *Länge* km	Ouverture *Eröffnet*	
Tronçon Luditz-Petschau du chemin de fer d'intérêt local Rakonitz-Pladen-Petschau	35,39	10. XI.	Teilstrecke Luditz-Petschau der Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau.
Lignes suivantes des chemins de fer d'intérêt local de l'Est galicien :			Nachstehende Linien der ostgalizischen Lokalbahnen :
Biata czortkowska-Zaleszczyki	51,04	15. XI.	Biata czortkowska-Zaleszczyki,
Wygnanka-Teresin Skata	42,66	15. XI.	Wygnanka-Teresin Skata und
et Teresin-Iwanie puste	29,84	16. XI. - 1. XII.	Teresin-Iwanie puste.
Tronçon Neudek-Platten du chemin de fer d'intérêt local Karlsbad-Johanngeorgenstadt	19,43	28. XI.	Teilstrecke Neudek-Platten der Lokalbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt.
Chemin de fer d'intérêt local à voie étroite Röwersdorf-Hotzenplotz	20,22	14. XII.	Schmalspurige Lokalbahn Röwersdorf-Hotzenplotz.
Ligne Marienbad-Karlsbad-gare centrale	53,19	17. XII.	Linie Marienbad-Karlsbad-Centralbahnhof.
Chemin de fer d'intérêt local Sedlitz-Tschischkowitz	33,34	19. XII.	Lokalbahn Sedlitz-Tschischkowitz.
Chemin de fer local Deutschbrod-Saar	32,99	22. XII.	Lokalbahn Deutschbrod-Saar.
Chemin de fer d'intérêt local Bærn-Andersdorf-Hof	11,01	31. XII.	Lokalbahn Bärn-Andersdorf-Hof.
*Chemin de fer d'intérêt local du Pinsgau (Zell am See-Krimml)	52,85	2. I.	*Pinzgauer Lokalbahn (Zell am See-Krimml).
*Petit chemin de fer Lupków-Cisna	24,98	22. I.	*Kleinbahn Lupków-Cisna.
*Tronçon Gross-Hollenstein-Lunz-Kienberg-Gaming du chemin de fer de la vallée de l'Ybbs	45,41	16. I. - 19. XII.	*Teilstrecke Gross-Hollenstein-Lunz-Kienberg-Gaming der Ybbsthalbahn.
*Chemin de fer à voie étroite du Gurkthal	28,85	10. X.	*Schmalspurige Gurkthalbahn.
Chemin de fer d'Aussig-Teplitz :			*Aussig-Teplitzer Eisenbahn :*
Les tronçons :			Die Teilstrecken :
Lobositz-Leitmeritz	7,92	18. X.	Lobositz-Leitmeritz und
Leitmeritz-Auscha-Leipa en Boh.	41,25	29. XII.	Leitmeritz-Auscha-Böhm. Leipa, nebst
et ligne de raccordement Czalositz-Czernosek du chemin de fer d'intérêt local Teplitz (Settenz)-Reichenberg	1,27	29. XII.	der Verbindungsbahn Czalositz-Czernosek der Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg.
Chemin de fer du Nord-Empereur Ferdinand :			*Kaiser Ferdinands-Nordbahn :*
Chemin de fer d'intérêt local Petrowitz-Karwin	10,16	1. IX.	Lokalbahn Petrowitz-Karwin.
Société des chemins de fer du Sud :			*Südbahn-Gesellschaft :*
*Chemin de fer d'Ueberetsch (chemin de fer d'intérêt local Bozen-Kaltern)	14,97	16. XII.	*Überetscherbahn (Lokalbahn Bozen-Kaltern).

	Longueur *Länge* km	Ouverture *Eröffnet*	
* *Petit chemin de fer électrique Graz-Maria Trost (Fœllnig)*	5,25	29. I.	* *Elektrische Kleinbahn Graz-Maria Trost (Fœllnig).*
* *Tronçon Purkyne Platz - Brentegasse du tramway électrique de Prague*	1,89	4. II.	* *Strecke Purkyne Platz - Brentegasse der Prager elektrischen Strassenbahn.*
* *Petit chemin de fer Kœnigshof-Beraun-Konĕpous*	10,65	9. V.	* *Kleinbahn Konigshof-Beraun-Konĕpous.*
* *Petit chemin de fer électrique Linz Urfahr-Pœstlingberg*	2,95	29. V.	* *Elektrische Kleinbahn Linz Urfahr-Pœstlingberg.*
* *Prolongement de Nora Balabenka à Vysočan du tramway électrique Prague-Lieben-Vysočan*	1,70	12. VI.	* *Fortsetzung von Nora Balabenka bis Vysočan der elektrischen Strassenbahn Prag-Lieben-Vysočan.*
* *Tronçon Vorgartenstrasse-Schiessstätte du tramway électrique Praterstern - Kagran*	2,20	26. VI.	* *Teilstrecke Vorgartenstrasse-Schiessstätte der elektrischen Strassenbahn Praterstern-Kagran.*
* *Chemin de fer d'intérêt local à voie étroite St-Pœlten - Kirchberg s. l. Pielach-Mank*	48,00	1. VII.-16. VII.	* *Schmalspurige Lokalbahn St. Pœlten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank.*
* *Tronçon Karlsplatz - Vyšehrad*	0,72	8. IX.	* *Teilstrecke Karlsplatz - Vyšehrad nebst*
avec embranchement Moraugasse-Palacky-Brücke	0,30	8. IX.	*Flügel Moraugasse-Palacky-Brücke und*
et tronçon Josefsplatz-Kgl. Tiergarten du tramway électrique de Prague	2,75	28. IX.	*Teilstrecke Josefsplatz - kgl. Tiergarten der Prager elektrischen Strassenbahn.*
* *Prolongement du Schlossgarten à la gare de Teplitz du petit chemin de fer électrique Teplitz-Eichwald*	1,02	21. X.	* *Fortsetzungslinie vom Schlossgarten bis Bahnhof Teplitz der elektrischen Kleinbahn Teplitz-Eichwald.*
* *Tronçon Schiessstätte-Kagran du tramway électrique Vienne-Kagran*	2,02	22. XII.	* *Teilstrecke Schiessstätte-Kagran der elektrischen Strassenbahn Wien-Kagran.*

Hongrie.

Ungarn.

Chemins de fer de l'Etat hongrois :			*Kgl. Ungarische Staatsbahnen :*
a) Direction d'exploitation à Budapest-rive gauche du Danube :			*a)* Betriebsleitung Budapest - Donaulinksufer :
Tronçons Galgócz-Lipótvár	5,00	31. III.	Teilstrecke Galgócz-Lipótvár und
et Nádas-Szomolány-Jablonicz du chemin de fer d'intérêt local Nord-Ouest hongrois	13,80	10. VI.	Nádas-Szomalány-Jablonicz der ungarischen Nordwest-Lokalbahn.
b) Direction d'exploitation à Debreczen :			*b)* Betriebsleitung Debreczen :
Chemin de fer d'intérêt local Szatmár-Fehergyarmat	39,59	25. VIII.	Lokalbahn Szatmár-Fehergyarmat.
c) Direction d'exploitation à Kolozsvár :			*c)* Betriebsleitung Kolozsvár :
Chemin de fer d'intérêt local de la vallée de Küküllö, avec les lignes Küküllöszög-Bonyha	54,17	16. VI.	Lokalbahn im Küküllöthal mit den Linien Küküllöszög-Bonyha und
et Bonyha-Sóvárad	47,95	2. X.	Bonyha-Sóvárad.

	Longueur *Länge* km	Ouverture *Eröffnet*	
Chemin de fer d'intérêt local Püspök-Ladány-Füzes-Gyarmat	37,12	9. XII.	Lokalbahn Püspök-Ladány-Füzes-Gyarmat.
d) Direction d'exploitation à Szeged :			*d)* Betriebsleitung Szeged :
Chemin de fer d'intérêt local Sud-Est hongrois avec les lignes :			Ungarische Südost-Lokalbahn mit den Linien :
Gattaja-Lugos	59,15	22. VII.	Gattaja-Lugos und
et Lugos-Maros-Illye	82,73	17. IX.	Lugos-Maros-Illye.
e) Direction d'exploitation à Szombathely :			*e)* Betriebsleitung Szombathely :
La ligne Bicske-Székesfehérvár du chemin de fer d'intérêt local Bicske-Székesfehérvár-Sárbogárd	50,11	22. XI.	Linie Bicske-Székesfehérvár der Bicske-Székesfehérvár-Sárbogárder Lokalbahn.
Chemin de fer Kaschau-Oderberg :			*Kaschau-Oderberger Bahn :*
Tronçon Kralován-Arvaváralja du chemin de fer d'intérêt local dans la vallée de l'Arva	27,50	4. XII.	Teilstrecke Kralován-Arvaváralja der Lokalbahn im Arvathal.
Chemins de fer d'intérêt local de Torontál :			*Torontáler Lokalbahnen :*
Lignes Szécsány-Számos-Alibunári et Számos-Antalfalva	69,97	25. XI.	Linien Szécsány-Számos-Alibunári und Számos-Antalfalva.
Tronçon Nagy-Becskerek-Bégapart-Uj-Zsombolya du chemin de fer d'intérêt local à voie étroite Nagy-Becskerek-Zsombolya	69,56	20. X.	Teilstrecke Nagy-Becskerek-Bégapart-Uj-Zsombolya der schmalspurigen Lokalbahn Nagy-Becskerek-Zsombolya.
Chemin de fer de la vallée de Szamos :			*Lokalbahn im Szamosthal :*
Ligne Besztercze-Besztercze-Borgó	29,66	16. XI.	Linie Besztercze-Besztercze-Borgó.
Chemin de fer d'intérêt local à voie étroite Segesvár-Szentágota	48,90	17. XI.	*Schmalspurige Lokalbahn Segesvár-Szentágota.*

Belgique.

Belgien.

Chemins de fer de l'Etat belge :			*Belgische Staatseisenbahnen :*
Ciney-Spontin	8,84	5. V.	Ciney-Spontin.
Anseremme-Dinant	3,30	1. VI.	Anseremme-Dinant.
Blaton-Quevaucamps	3,35	15. VII.	Blaton-Quevaucamps.
Beauraing-Poudrôme	5,81	1. VIII.	Beauraing-Poudrôme.
Lignes vicinales :			*Vicinalbahnen :*
*Prolongement de la ligne Clavier-Comblain-au-Pont, depuis Comblain (village) jusqu'à Comblain (station Etat)	1	8. I.	*Verlängerung von Comblain (Dorf) bis Comblain (Station der Staatseisenbahn) der Linie Clavier-Comblain-au-Pont.
*Gand-Meirelbeke	7	16. I.	*Gent-Meirelbeke.
*Thielt-Notre-Dame-Tirlemont de la ligne Haecht-Aerschot-Tirlemont	16	21. I.	*Thielt-Notre-Dame-Tirlemont der Linie Haecht-Aerschot-Tirlemont.
*Braine l'Alleud-Renipont de la ligne Braine l'Alleud-Wavre	13	22. III.	*Braine l'Alleud-Renipont der Linie Braine l'Alleud-Wavre.

		Longueur *Länge* km	Ouverture *Eröffnet*		
* Lens-Graty	de la ligne Lens-Enghien-Soignies	12	7. IV.	* Lens-Graty	der Ligne Lens-Enghien-Soignies.
* Noir-Jambon à la rue d'Enghien (Vivier)-Soignies		9	25. VII.	* Noir-Jambon à la rue d'Enghien (Vivier)-Soignies	
* Graty-Enghien		9	1. X.	* Graty-Enghien	
* Eysden - Vucht - Maeseyck de la ligne Maeseyck-Lanaeken		15	15. VI.	* Eysden-Vucht-Maeseyck der Linie Maeseyck-Lanaeken.	
* Prolongement jusqu'à Gheel (Canal) de la ligne Malines-Itegem-Westerloo		17	1. VII.	* Verlängerung bis Gheel (Kanal) der Linie Mecheln-Itegem-Westerloo.	
* Liège-Barchon		14	14. VII.	* Lüttich-Barchon.	
* Onoz-Spy (station Etat)-Fleurus (ville)	de la ligne Onoz-Fleurus	11	1. VIII.	* Onoz-Spy (Station der Staatseisenbahn)-Fleurus (Stadt)	der Linie Onoz-Fleurus.
* Fleurus (ville) - Fleurus (station)		1	8. X.	* Fleurus (Stadt) - Fleurus Station	
* Prolongement jusqu'à Ursel de la ligne Gand-Somergem			1. X.	* Verlängerung bis Ursel der Linie Gent-Somergem.	
* Prolongement jusqu'à Ninove de la ligne Bruxelles-Schepdael			3. XI.	* Verlängerung bis Ninove der Linie Brüssel-Schepdael.	

Danemark.

Chemins de fer de l'Etat :				*Staatsbahnen :*	
Tronçon Slagelse-Vœrslev		34	1. V.	Strecke Slagelse-Vœrslev.	
Chemins de fer privés :				*Privatbahnen :*	
* Tronçon Kolding-Egtved		28	—	* Strecke Kolding-Egtved.	

France.

1° Lignes d'intérêt général.

Chemins de fer du Midi :				*Südbahn :*	
Mirepoix-Belvèze		21	1. I.	Mirepoix-Belvèze.	
Belvèze-Bram		16	1. I.	Belvèze-Bram.	
Ossès - Saint-Etienne-de-Baïgorry		9	26. VI.	Ossès - Saint-Etienne-de-Baïgorry.	
Belvèze-Limoux		16	26. VI.	Belvèze-Limoux.	
Céret - Arles-sur-Tech		11	26. VI.	Céret - Arles-sur-Tech.	
Pamiers-Mirepoix		25	20. XI.	Pamiers-Mirepoix.	
Ossès - Saint-Jean-Pied-de-Port		11	11. XII.	Ossès-Saint-Jean-Pied-de-Port.	
Chemins de fer de l'Etat :				*Staatsbahn :*	
Thorigné-Montmirail		22	2. I.	Thorigné-Montmirail.	
Chemins de fer de l'Ouest :				*Westbahn :*	
Raccordement des gares de la rive gauche de la Seine, à Rouen		2	20. II.	Verbindungsgleise zwischen den Bahnhöfen des linken Seineufers in Rouen.	
Dieppe - Saint-Vaast-Bosville		37	20. II.	Dieppe - Saint-Vaast-Bosville.	
Embranchement du champ de courses de Maisons-Laffitte		5	16. III.	Abzweigung nach dem Rennfelde von Maisons-Laffitte.	
Carhaix-Rostrenen		21	15. V.	Carhaix-Rostrenen.	

Frankreich.

1. Hauptbahnen.

	Longueur *Länge* km	Ouverture *Eröffnet*	
Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée :			*Paris-Lyon-Mittelmeerbahn :*
Cluses-Le Fayet	23	5. VI.	Cluses-Le Fayet.
Chemin de fer de Paris à Orléans :			*Orléansbahn :*
Thiviers-Hautefort	31	15. X.	Thiviers-Hautefort.
Hautefort-Le Burg-Allassac	24	15. X.	Hautefort-Le Burg-Allassac.
2° Lignes d'intérêt local.			**2. Nebenbahnen.**
Compagnie du chemin de fer de Saint-Quentin à Guise :			*Eisenbahngesellschaft Saint-Quentin-Guise:*
* Mézières-sur-Oise - Vendeuil	8	18. II.	* Mézières-sur-Oise - Vendeuil.
Société des chemins de fer départementaux, à voie étroite, des Ardennes :			*Gesellschaft der schmalspurigen Departementaleisenbahnen der Ardennen :*
* Le Chesne-Vendresse	13	5. VI.	* Le Chesne-Vendresse.
* Signy-l'Abbaye (station)-Signy-l'Abbaye (place de l'Hôtel de ville)	1	25. VIII.	* Signy-l'Abbaye (Station)-Signy-l'Abbaye (place de l'Hôtel de ville).
* Vendresse-Raucourt	15	25. VIII.	* Vendresse-Raucourt.
Compagnie des tramways de la Sarthe :			*Gesellschaft der Tramways der Sarthe :*
* Mamers-La Ferté-Bernard	28	15. VI.	* Mamers - La Ferté-Bernard.
* Le Mans - Saint-Cosme-de-Vair	13	15. VI.	* Le Mans - Saint-Cosme-de-Vair.
M. Giraudon :			*Firma Giraudon :*
* Du pont Meynadier au Salon-du-Capucin (commune du Mont-Dore)	1	26. VII.	* Von der Meynadier-Brücke nach dem Salon-du-Capucin (Gemeinde Mont-Dore).
3° Tramways.			**3. Tramways.**
MM. Cauderay et Valette :			*Firma Cauderay und Valette :*
* Montpellier-Castelnau-le-Lez	4	1. I.	* Montpellier - Castelnau-le-Lez.
* Réseau urbain de Montpellier	12	15. IX.	* Städtisches Netz von Montpellier.
Société des chemins de fer et tramways du Var et du Gard :			*Gesellschaft der Eisenbahnen und Tramways in den Departementen Var und Gard :*
* Toulon (Bon-Rencontre) - Ollioules	5	1. I.	* Toulon (Bon-Rencontre) - Ollioules.
Compagnie des chemins de fer économiques du Sud-Est :			*Gesellschaft der chemins de fer économiques du Sud-Est :*
* Ambérieu (gare P.-L.-M.) - Ambérieu (ville)	2	21. I.	* Ambérieu (Bahnhof P.-L.-M.)-Ambérieu (Stadt).
* Bourg - Châtillon-sur-Chalaronne	24	10. II.	* Bourg - Châtillon-sur-Chalaronne.
* Jassans-La Madeleine	43	15. II.	* Jassans-La Madeleine.
* Virieu-le-Grand - Ruffieu	23	18. VII.	* Virieu-le-Grand - Ruffieu.
Société des voies ferrées du Dauphiné :			*Gesellschaft d. Eisenbahnen in der Dauphiné:*
* Gières-Domène	5	30. I.	* Gières-Domène.
Compagnie du tramway de Bordeaux-Bouscat au Vigean :			*Gesellschaft des Tramway von Bordeaux-Bouscat nach Vigean :*
* Le Vigean-Blanquefort	3	10. IV.	* Le Vigean-Blanquefort.

Digitized by Google

	Longueur *Länge* km	Ouverture *Eröffnet*	
Compagnie des tramways électriques de Bordeaux-Pessac:			*Gesellschaft der elektrischen Tramways von Bordeaux-Pessac:*
* Pessac au village de l'Alouette . . .	3	10. IV.	* Pessac-Dorf l'Alouette.
Compagnie française des voies ferrées économiques:			*Französische Gesellschaft der voies ferrées économiques:*
* Prolongement de la ligne Saumur-Saint-Florent, de la station de la Croix-Verte au dépôt de la gare de Saumur . . .	1	25. IV.	* Verlängerung der Linie Saumur-Saint-Florent von der Station Croix-Verte nach dem Depot des Bahnhofes Saumur.
Société du tramway d'Ecully:			*Gesellschaft des Tramway von Ecully:*
* Lyon-Vaise-Saint-Cyr-au-Mont-d'Or. .	5	9. V.	* Lyon-Vaise-Saint-Cyr-au-Mont-d'Or.
* Lyon-Vaise-Champagne	3	11. VIII.	* Lyon-Vaise-Champagne.
Compagnie des tramways de Bourges:			*Gesellschaft der Tramways von Bourges:*
* De la gare à la place Planchat (réseau de Bourges)	1	25. V.	* Vom Bahnhofe nach dem Platz Planchat (Netz von Bourges).
* De la gare à l'octroi de Saint-Amand (réseau de Bourges)	1	25. V.	* Vom Bahnhofe nach der Octroilinie von Saint-Amand (Netz von Bourges).
* De la gare à la rue Catherinot (réseau de Bourges)	2	1. et 5. VI	* Vom Bahnhof nach der Catherinot-Strasse (Netz von Bourges).
* De l'esplanade Marceau à la Pyrotechnie (réseau de Bourges)	2	1. VII.	* Von der Esplanade Marceau nach der Pyrotechnie (Netz von Bourges).
* De la place Planchat à l'esplanade Marceau (réseau de Bourges)	1	12. XII.	* Von dem Platz Planchat nach der Esplanade Marceau (Netz von Bourges).
M. Schad:			*Firma Schad:*
* Entre Belfort, ses faubourgs et Valdoie	5	29. V.	* Zwischen Belfort, dessen Vorstädten und Valdoie.
Compagnie des tramways électriques de Brest:			*Gesellschaft der elektrischen Tramways von Brest:*
* De la rue d'Inkermann à la porte du Conquet (réseau de Brest)	3	12. VI.	* Von der Strasse Inkermann nach der Porte du Conquet (Netz von Brest).
* Kérinou-Port du Commerce (réseau de Brest)	4	12. VI.	* Kérinou-Handelshafen (Netz von Brest).
* De la porte du Conquet à Saint-Pierre-Quilbignon (réseau de Brest)	3	1. VII.	* Von der Porte du Conquet nach Saint-Pierre-Quilbignon (Netz von Brest).
Compagnie du Sud de la France:			*Gesellschaft der Eisenbahnen des Südens von Frankreich:*
* Pouilly-sur-Vingeanne-Mornay . . .	2	15. VI.	* Pouilly-sur-Vingeaune-Mornay.
Société grenobloise de tramways électriques:			*Gesellschaft der elektrischen Tramways von Grenoble:*
* Pont-de-Claix (Pont-Rouge)-Claix . .	2	5. VII.	* Pont-de-Claix (Pont-Rouge)-Claix.
M. Jeancard:			*Firma Jeancard:*
* Ligne de l'Ile-de-Ré	35	9. VII.	* Linie nach Ile-de-Ré.

	Longueur *Länge* km	Ouverture *Eröffnet*	
M. Spilliaerdt :			*Firma Spilliaerdt :*
* De la rue de l'Eglise à la porte de Rosendael (réseau de Dunkerque) . . .	1	17. VII.	* Von der Rue de l'Eglise nach der Porte Rosendael (Netz von Dünkirchen).
* Dunkerque-Rosendael (gare) et embranchement	4	17. VII.	* Dünkirchen-Rosendael (Bahnhof) nebst Abzweigung.
Compagnie des tramways de Nantes :			*Gesellschaft der Tramways von Nantes :*
* Prolongement de la ligne des Ponts à Pont-Rousseau (réseau de Nantes) . .	1	27. VII.	* Verlängerung der Ponts-Linie nach Pont-Rousseau (Netz von Nantes).
* De la place de la République aux chemins de fer de l'Etat (réseau de Nantes)	1	27. VII.	* Von der Place de la République nach der Staatsbahn (Netz von Nantes).
* Ligne de la route de Grillaud (réseau de Nantes)	1	8. XII.	* Linie der Grillaud-Strasse (Netz von Nantes).
* De la place Saint-Pierre à la place Général Mellinet (réseau de Nantes). .	3	8. XII.	* Von der Place Saint-Pierre nach der Place General Mellinet (Netz von Nantes).
Société des tramways bretons :			*Gesellschaft der Tramways in der Bretagne :*
* Paramé-Cancale	13	1. VIII.	* Paramé-Cancale.
Compagnie générale des Omnibus de Paris :			*Allgemeine Pariser Omnibus-Gesellschaft :*
* Prolongement, jusqu'à l'Hôtel de ville, de la ligne Passy-Louvre		13. VIII.	* Verlängerung, bis nach dem Hotel de ville, der Linie Passy-Louvre.
* De la gare de l'Est à la gare du Nord	—	18. X.	* Vom Ost- nach dem Nord-Bahnhof.
* De la gare d'Orléans à la gare du Nord.		20. X.	* Vom Orléans- nach dem Nord-Bahnhof.
Compagnie des tramways à vapeur d'Ille-et-Vilaine :			*Gesellschaft der Dampftramways von Ille-et-Vilaine :*
* Rennes-Plélan	35	28. VIII.	* Rennes-Plélan.
Compagnie du tramway d'Annecy à Thônes :			*Gesellschaft des Tramway von Annecy nach Thônes :*
* Annecy-Thônes	22	1. IX.	* Annecy-Thônes.
Compagnie des tramways électriques d'Angers :			*Gesellschaft der elektrischen Tramways von Angers :*
* Réseau urbain d'Angers (lignes complémentaires)	3	19. X.	* Städtisches Netz von Angers (Ergänzungslinien).
Compagnie générale des chemins de fer vicinaux :			*Allgemeine Gesellschaft für Vicinalbahnen :*
* Lons-le-Saunier à Clairvaux et à Orgelet	36	24. X.	* Von Lons-le-Saunier nach Clairvaux und Orgelet.
* Clairvaux-Saint-Claude	43	15. XII.	* Clairvaux-Saint-Claude.
Compagnie des tramways électriques de Douai :			*Gesellschaft der elektrischen Tramways von Douai :*
* Dorignies-Sin-le-Noble (ligne de Dorignies à Aniche)	7	30. X.	* Dorignies-Sin-le-Noble (Linie Dorignies-Aniche).

Digitized by Google

	Longueur *Länge* km	Ouverture *Eröffnet*	
M. Ferrier :			*Firma Ferrier :*
* Vals-les-Bains (place Saint-Jean)-Aubenas (place de l'Airette)	6	26. XI.	* Vals-les-Bains (place Saint-Jean)-Aubenas (place de l'Airette).
M. Edouard Cauderay :			*Firma Eduard Cauderay :*
* Réseau d'Elbeuf	9	28. XII.	* Netz von Elbeuf.
Italie.			**Italien.**
Compagnie du réseau de la Méditerranée :			*Gesellschaft des Mittelländischen Netzes :*
Ponte a Moriano-Borgo a Mossano de la ligne Aulla-Lucca	10		Ponte a Moriano-Borgo a Mossano der Linie Aulla-Lucca.
Compagnie du réseau de l'Adriatique :			*Gesellschaft des adriatischen Netzes :*
Boiano-Cantalupo del Sonnino de la ligne Isernia-Campobasso	9	—	Boiano-Cantalupo del Sonnino der Linie Isernia-Campobasso.
Pergola-Urbino de la ligne Fabriano-S. Arcangelo	48	—	Pergola-Urbino der Linie Fabriano-S. Arcangelo.
Luxembourg.			**Luxemburg.**
Pas de nouvelles lignes.	—		Keine neuen Eisenbahnstrecken.
Russie.			**Russland.**
Chemin de fer de la Sibérie centrale :			*Mittelsibirische Eisenbahn :*
Section Obi-Krasnoïarsk	758,64	1./13. I.	Sektion Obi-Krasnoïarsk.
Tronçon Taïga-Tomsk	94,96	1./13. I.	Teilstrecke Taïga-Tomsk.
Embranchements vers les embarcadères sur les fleuves Obi, Tchoulyma et Iénisséi	7,47	1./13. I.	Abzweigung nach den Schiffslandeplätzen an den Flüssen Obi, Tschulyma und Jenissei.
Chemin de fer Riazan-Ouralsk :			*Rjasan-Uralsk-Eisenbahn :*
Tronçon Ranenbourg-Paveletz	85,36	5./17. I.	Teilstrecke Ranenburg-Paweletz.
Tronçon Ostapovo-Poniuscheny	29,88	5./17. I.	Teilstrecke Ostapowo-Poniuscheny.
Tronçon Pokrovskaïa-Pokrovsky (port), avec embranchement vers les magasins (à voie étroite)	9,60	10./22. I.	Teilstrecke Pokrowskaja-Pokrowsky (Hafen), mit Abzweigung nach den Lagerhallen (schmalspurig).
Tronçon Privolskaïa-Volga (fleuve)	14,94	9./21. XII.	Teilstrecke Privolskaja-Wolga (Fluss).
Chemin de fer de la Vistule :			*Weichselbahnen :*
Tronçon Loukov-Lublin	110,97	18./30. III.	Teilstrecke Lukow-Lublin.
Chemin de fer Moscou-Windau-Rybinsk :			*Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn :*
Tronçon Savelino-Kachin	56,55	20. IX. — 2. X.	Teilstrecke Sawelino-Kaschin.
Chemin de fer Moscou-Koursk :			*Moskau-Kursker Eisenbahn.*
Tronçon Sergievo I.-Penkovo	16,01	1./13. X.	Teilstrecke Serghiewo I.-Penkowo.

	Longueur *Länge* km	Ouverture *Eröffnet*	
Chemin de fer Moscou-Jaroslva-Arkhangel :			*Moskau-Jaroslaw-Archangeler Eisenbahn :*
Tronçon Vologda-Arkhangel (à voie étroite)	634,87	22. X. / 3. XI.	Teilstrecke Wologda-Archangel (schmalspurig).
Embranchements vers les fleuves Souchona et Koubin (à voie étroite)	5,34	22. X. / 3. XI.	Abzweigungen nach den Flüssen Suchona und Kubin (schmalspurig).
Tronçon Jaroslav-Rybinsk	80,03	22. X. / 3. XI.	Teilstrecke Jaroslaw-Rybinsk.
Embranchement de jonction de la ligne de Kostroma	3,20	22. X. / 3. XI.	Verbindungsabzweigung der Linie von Kostroma.
Tronçon Nerekhta-Sereda	49,08	22. X. / 3. XI.	Teilstrecke Nerechta-Sereda.
Tronçon Bielkovo-Jouriev Polonais	71,49	22. X. / 3. XI.	Teilstrecke Bielkowo-Polnisch Jurjew.
Embranchement vers l'Usine Vassilievskaïa	2,13	22. X. / 3. XI.	Abzweigung nach dem Eisenwerke Wassiliewskaja.
Chemin de fer Samara-Zlatoouste :			*Samara-Slatouster Eisenbahn :*
Tronçon Timachevo-Sergievsk (à voie étroite)	76,82	1./13. XI.	Teilstrecke Timaschewo - Serghiewsk (schmalspurig).
Chemin de fer Moscou-Kiev-Voronège :			*Moskau-Kiew-Woronesch-Eisenbahn :*
Tronçon Marmyji-Livny	69,36	15./27. XI.	Teilstrecke Marmyji-Liwny.
Chemins de fer du Sud-Est :			*Süd-Ost-Bahnen :*
Tronçon Lougansk-Millerovo	112,04	28. XI. / 10. XII.	Teilstrecke Lugansk-Millerowo.
Chemin de fer Syzrane-Viazma :			*Sysran-Wjasma-Eisenbahn.*
Voie secondaire de ceinture de la ville de Kalouga	2,13	7./19. XII.	Sekundär Gürtelbahn der Stadt Kaluga.
Chemin de fer Catherine :			*Catherine-Eisenbahn.*
Tronçon Tchaplino-Berdiansk	224,07	27. XII. 98. / 7. I. 99.	Teilstrecke Tschaplino-Berdiansk.
Tronçon Kalatchevskaïa-Lioubomirovka	90,70	30. XII. 98. / 10. I. 99.	Teilstrecke Kalatschewskaja - Liubomirowka.
Chemin de fer Moscou-Kasan :			*Moskau-Kasan-Eisenbahn :*
Tronçon Rouzaevka-Syzrane	296,63	28. XII. 98. / 8. I. 99.	Teilstrecke Rouzaewka-Sysran.
Tronçon Inza-Simbirsk	166,45	28. XII. 99. / 8. I. 99.	Teilstrecke Inza-Simbirsk.
Chemins de fer de Finlande :			*Finnländische Eisenbahnen :*
*Tronçon Jouveskioule-Souolakhti	42,68	20. X. / 2. XI.	*Teilstrecke Juweskjule-Suolachti.
**Tronçon Koïvisto-Jokis-Forges de Forsa (ligne privée à voie étroite)*	23,47	20. XII. 98. / 2. I. 99.	*Teilstrecke Koïwisto-Jokis-Eisenwerk Forka (Schmalspurige Privatlinie).*

Suisse.	Longueur *Länge* km	Ouverture *Eröffnet*	Schweiz.
* *Chemin de fer funiculaire Bienne-Evilard*	0,90	19. I.	* *Drahtseilbahn Biel-Leubringen.*
* *Tramway du quartier de l'industrie à Zurich III* (à voie étroite et à traction électrique)	2,38	23. IV.	* *Industriequartier - Strassenbahn Zürich III* (elektrische Schmalspurbahn).
* *Tronçon Trait-Planches (Montreux) du tramway électrique Vevey - Montreux - Chillon* (à voie étroite)	0,38	6. VII.	* *Teilstrecke Trait-Planches (Montreux) der elektrischen Strassenbahn Vevey - Montreux-Chillon* (schmalspurig).
* *Tramway électrique Winterthour - Tœss* (à voie étroite)	1,74	13. VII.	* *Elektrische Strassenbahn Winterthur-Töss* (schmalspurig).
* *Tramway électrique Chaux-de-Fonds* (à voie étroite):			* *Elektrische Strassenbahn La Chaux-de-Fonds* (schmalspurig):
Tronçons rues du Versoix et des Armes réunies	0,57	Commencement de juillet. Anfangs Juli	Teilstrecken rues du Versoix et des Armes réunies.
Tronçon rue de l'Hôpital	0,52	26. VII.	Teilstrecke rue de l'Hôpital.
* *Chemin de fer du Gornergrat* (chemin de fer électrique à crémaillère)	9,02	20. VIII.	* *Gornergratbahn* (elektrische Zahnradbahn).
Chemin de fer Fribourg - Morat (à voie normale) exploité par le chemin de fer du Jura-Simplon	22,28	23. VIII.	*Eisenbahn Freiburg-Murten* (normalspurig) im Betriebe der Jura-Simplon-Bahn.
* *Tramway électrique Zurich-Höngg* (à voie étroite)	3,07	27. VIII.	* *Elektrische Strassenbahn Zürich-Höngg* (Schmalspurbahn).
* *Tramway électrique Aubonne - Gimel* (à voie étroite)	7,55	27. VIII.	* *Elektrische Strassenbahn Aubonne-Gimel* (schmalspurig).
* *Tronçon Bex-Bévieux du tramway électrique Bex - Gryon - Villars* (à voie étroite)	3,34	10. IX.	* *Teilstrecke Bex-Bévieux der elektrischen Strassenbahn Bex-Gryon-Villars* (schmalspurig).

Les chemins de fer russes en 1898.

L'ensemble du réseau des chemins de fer reliés entre eux sans solution de continuité comprenait, à la fin de 1898, 28 lignes dont la longueur totale atteignait 37 406 verstes. Sont en outre ouvertes au trafic régulier les lignes suivantes: 1° les chemins de fer Transcaucasien, Transcaspien et de Baskountschansk non reliés à l'ensemble du réseau, dont le développement total représente 2534 verstes; et 2° les lignes d'intérêt local comme celles

Das russische Eisenbahnwesen im Jahre 1898.

Das Gesamtnetz der ununterbrochen miteinander verbundenen russischen Eisenbahnen bestand am Schlusse des Jahres 1898 aus 28 Linien, deren Gesamtlänge 37 406 Werst betrug. Ausserdem sind für den regelmässigen Verkehr noch folgende Linien eröffnet: 1. die nicht mit dem Gesamtnetz verbundene Transkaukasische, Transkaspische und Baskuntschak-Eisenbahn, deren Gesamtausdehnung 2534 Werst beträgt; und 2. Linien lokaler Bedeu-

de Tsarskoïe Selo, d'Irinovka, de Sestrorezk, etc., dont la longueur totale était de 441 verstes.

Par suite, le réseau des chemins de fer de Russie, non compris les chemins de fer finlandais, atteignait au début de 1899: 40 380 verstes: il ne s'agit ici toutefois que des lignes qui sont ouvertes au trafic régulier et doivent se soumettre à toutes les dispositions concernant l'exploitation des chemins de fer. On sait de plus que l'on travaille activement dans presque toutes les régions de l'empire russe à la construction des chemins de fer concédés dans ces dernières années; ils peuvent être répartis en trois groupes: 1° les lignes construites par l'administration des chemins de fer de l'Etat dans le périmètre des chemins de fer Catherine, Transcaucasien, Moscou-Koursk, Riga-Orel, Samara-Zlatoouste, St-Pétersbourg-Varsovie et du Sud-Ouest, elles auront un développement total d'environ 1600 verstes; 2° l'administration du chemin de fer sibérien effectue la construction du chemin de fer Transbaïkal, de Perm-Kotlas, de la Sibérie centrale, et de l'Oussouri; la longueur totale de ces lignes sera de près de 3975 verstes; 3° enfin, des compagnies anonymes construisent 5620 verstes de nouvelles voies ferrées, parmi lesquelles sont quelques-unes des plus importantes, par exemple de Moscou-Windau, Moscou-Pavelets et Dankovo-Smolensk. On construit donc en tout aux frais de la couronne 5575 verstes et à titre d'entreprises privées 5620 verstes, soit au total 11 200 verstes de lignes en construction qui, pour la majeure partie, seront bientôt achevées. Quelques-unes des lignes sont déjà ouvertes au trafic temporaire.

Dans le cours de 1898, le gouvernement a encore approuvé la construction des lignes suivantes: 1° la compagnie des chemins de fer du Sud-Est a obtenu la concession de la ligne depuis longtemps projetée dite du Donets oriental depuis la station de Zvierevo jusqu'à celle de Krivaia Mrousga du chemin de fer Volga-Don, longue de 320 verstes; 2° la compagnie du chemin de fer Moscou-Kiev-Voronèje a obtenu la concession d'une ligne de Poltava jusqu'au croisement de la ligne Koursk-Kiev à proximité de la ville de Kiev, d'une longueur de 238 verstes, et en même temps l'amé-

tung, wie die Zarskoje Sselo-, Irinovka-, Ssestrorjezk-Bahn und andere — die Gesamtlänge solcher Linien beträgt 441 Werst.

Hiernach umfasste das Eisenbahnnetz in Russland, ohne die Finnländischen Bahnen, zu Beginn des Jahres 1899: 40 380 Werst; dabei handelt es sich jedoch nur um solche Bahnen, welche für den regelmässigen Betrieb eröffnet sind und sich allen auf den Eisenbahnbetrieb bezüglichen Bestimmungen zu unterwerfen haben. Ausserdem wird, wie bekannt, fast in allen Teilen des russischen Reiches eifrig am Bau der in den letzten Jahren konzessionierten Eisenbahnen gearbeitet, die in drei Gruppen eingeteilt werden können: 1. die Linien, welche von der Verwaltung der Staatsbahnen im Gebiete der Jekaterinen-, Transkaukasischen, Moskau-Kursker, Riga-Orel-, Ssamara-Slatouster, St. Petersburg-Warschauer und Südwestbahnen gebaut werden; die Gesamtausdehnung dieser im Bau befindlichen Linien wird ungefähr 1600 Werst ergeben; 2. von der Verwaltung der Sibirischen Eisenbahn wird der Bau der Transbaikal-Perm-Kotlas-, der Mittel-Sibirischen und Ussuri-Eisenbahn ausgeführt; die Gesamtlänge dieser Linien wird annähernd 3975 Werst betragen; 3. endlich werden von Aktiengesellschaften 5620 Werst neuer Eisenbahnlinien erbaut; davon seien einige der bedeutendsten erwähnt, wie Moskau-Windau, Moskau-Pawelez und Dankowo-Smolensk. Demnach werden auf Kronkosten insgesamt 5575 Werst und von Privatunternehmern 5620 Werst erbaut, was insgesamt 11 200 Werst im Bau befindlicher Eisenbahnen ergiebt, die zum grössten Teil bald fertig gestellt sein werden; auf einigen der neuen Linien ist der temporäre Betrieb bereits eröffnet worden.

Ferner ist im Laufe des Jahres 1898 der Bau folgender Eisenbahnen von der Regierung genehmigt worden: die Gesellschaft der Südostbahnen hat die Genehmigung erhalten zum Bau der längst vermessenen, sogenannten Ost-Donez-Bahn von der Station Swerewo bis zur Station Kriwaja Mrusga der Wolga-Don-Eisenbahn, in einer Ausdehnung von 320 Werst; 2. die Gesellschaft der Moskau-Kiew-Woronesch-Eisenbahn hat die Genehmigung erhalten zum Bau einer Eisenbahnlinie von Poltawa bis zur Kreuzung der Kursk-Kiewer Linie in der Nähe der Stadt Kiew, in einer Ausdehnung

nagement de la ligne à voie étroite appartenant à la même compagnie de Krouty à Krasny pour le passage du matériel roulant destiné aux voies larges, ainsi que la transformation de cette ligne en voie large: 3° la compagnie du chemin de fer Moscou-Kazan a obtenu la concession des lignes suivantes: *a)* de la station de Romodanovo par les villes de Loukoianov et d'Arsamas dans la direction de Nijni-Novgorod sur une longueur de 293 verstes, *b)* de la gare de Zemetchino du chemin de fer Syzrane-Viazma jusqu'à la gare de Kouztarevka du chemin de fer Moscou-Kazan, sur une distance de 94 verstes; 4° la compagnie du chemin de fer Moscou-Windau-Rybinsk a également obtenu d'étendre son réseau en construisant les lignes suivantes: *a)* de la gare de Dno vers le nord jusqu'à un point à partir duquel la ligne pourrait être continuée soit jusqu'à Louga soit jusqu'à St-Pétersbourg, *b)* de Vitebsk jusqu'au raccordement avec la ligne Moscou-Windau à la gare de Dno. La construction de ces deux tronçons raccordés avec la ligne Dno-Sokolka en construction créera une voie de communication directe entre St-Pétersbourg et Vitebsk, qui dans la suite formera la première section de la grande ligne de St-Pétersbourg à Kiev; 5° la compagnie du chemin de fer Vladikavkase a obtenu la concession d'une ligne de la gare de Kavkazkaia à Iekaterinodar, 127 verstes, et en outre la voie est doublée sur le trajet de Iekaterinodar à Novorossiisk; 6° la première société des voies d'accès en Russie a été autorisée à poursuivre la construction des lignes suivantes à voie étroite: *a)* de la station de Kalinovka des chemins de fer du Sud-Ouest par les villes de Nemirov et Gaissine jusqu'à la gare de Gaivorov du chemin de fer en construction Berjad-Oustiinsk, avec embranchement sur la ville de Vinnitsa, *b)* du croisement de Tchetchelnik jusqu'au bourg de Tchetchelnik dans le gouvernement de Podolie, *c)* de la station de Felline de la ligne de Perm jusqu'à Revel avec embranchement sur la ville de Weissenstein; l'accroissement de toutes ces voies d'accès représentera près de 390 verstes; 7° le propriétaire de l'usine Lysvenski sur l'Oural a été autorisé à établir une ligne de son usine à la gare de Lysva sur le chemin de fer Perm-Tioumène, 20 verstes; 8° a été consentie la constitution de nouvelles

von 238 Werst, und zugleich zur Einrichtung der schmalspurigen Linie dieser Gesellschaft von Kruty nach Krasny zum Durchlass von rollendem Eisenbahnmaterial für breite Spurweite, bezw. zur Umwandlung dieser Linie in eine breitspurige; 3. die Gesellschaft der Moskau-Kasan-Eisenbahn hat die Genehmigung zum Bau folgender Linien erhalten: *a)* von der Station Romodanowo durch die Städte Lukojanow und Arsamas in der Richtung nach Nishni-Novgorod, in einer Länge von 293 Werst, *b)* von der Station Semetschino der Ssysran-Wjasma-Eisenbahn bis zur Station Kustarewka der Moskau-Kasan-Eisenbahn, in einer Länge von 94 Werst; 4. der Gesellschaft der Moskau-Windau-Rybinsk-Eisenbahn ist ebenfalls gestattet worden, ihr Unternehmen durch den Bau folgender Linien zu erweitern: *a)* von der Station Dno nach Norden bis zu einem Punkte, von dem aus die Linie entweder bis Luga oder bis St. Petersburg fortgesetzt werden könnte, und *b)* von Witebsk bis zum Kreuzungspunkt der Linie Moskau-Windau und zur Station Dno. Durch die Erbauung dieser zwei Ergänzungslinien zu der im Bau begriffenen Linie Dno-Ssokolka wird eine vollständige Eisenbahnverbindung von St. Petersburg nach Witebsk hergestellt, welche sich in der Folge als erstes Glied der grossen Linie von St. Petersburg nach Kiew erweisen wird; 5. die Wladikawkas-Eisenbahn-Gesellschaft hat die Genehmigung erhalten zum Bau einer Linie von der Station Kawkasskaja bis Jekaterinodar — 127 Werst, und ausserdem wird ein zweites Geleise auf der Strecke von Jekaterinodar bis Noworossiisk gelegt; 6. der «Ersten Gesellschaft der Zufahrtsbahnen in Russland» ist gestattet worden, zum Bau folgender schmalspuriger Eisenbahnen zu schreiten: *a)* von der Station Kalinowka der Südwestbahnen durch die Städte Nemirow und Gaissin bis zur Station Gaiworow der im Bau befindlichen Berschad-Ustjinsk-Bahn, mit einer Zweigbahn zur Stadt Winniza, *b)* vom Kreuzungspunkt Tschetschelnik bis zum Flecken Tschetschelnik im Gouvernement Podolien, *c)* von der Station Fellin der Pernauer Linie bis Reval, mit einer Zweigbahn zur Stadt Weissenstein; die Ausdehnung all dieser Zufuhrbahnen wird annähernd 390 Werst betragen; 7. dem Besitzer der Lysswenski-Fabrik am Ural ist die Genehmigung erteilt worden

compagnies anonymes pour la construction et l'exploitation des chemins de fer suivants: *a)* de Bakhtchisaraï à Yalta, *b)* de Belgorod à Soumy, *c)* de la gare de Novosybkov du chemin de fer de Polessie à Novgorod-Seversk, *d)* de Kholm à Samostié et de Tamachev au bourg de Beljets et de Samostié à Lioubline, *e)* de la station de Valk du chemin de fer de Pskov-Riga jusqu'à Marienbourg; de plus le prince G. D. Tsereteli a obtenu la concession de trois lignes dans la région manganésifère du Caucase. Enfin, la couronne a décidé de construire à ses frais les chemins de fer suivants: *a)* de la station de Vladislavka à la ville de Kertch avec embranchement sur les usines de la compagnie de Briansk à proximité de Ienikaleh, *b)* de l'une des stations de l'embranchement de Saxagansk sur le chemin de fer Catherine jusqu'à la station de Koryztovka du chemin de fer Kharkov-Nicolaiev, *c)* de Voltchansk à Kouriansk, *d)* de la station de Tjiatoury jusqu'au bourg de Dariveti dans le Caucase. La longueur totale de tous les chemins de fer énumérés atteindra près de 3000 verstes.

L'extension du réseau des chemins de fer russes se présente donc ainsi qu'il suit au début de 1899: lignes ouvertes au trafic normal 40 380 verstes, ouvertes temporairement au trafic et en construction 11 200 verstes, enfin concédés 3000 verstes, total 54 580 verstes. De plus, il y a encore toute une série de nouveaux chemins de fer projetés et quelques-uns de ces projets ont déjà été examinés par la commission gouvernementale. Voici les plus importantes de ces lignes: de Vitebsk par Mohilev jusqu'au raccordement avec la ligne Libau-Romny, et plus loin vers le sud jusqu'à Kiev ou par Ovroutch à Jitomir: de Kiev dans la direction de l'ouest vers Kovel; de St-Pétersbourg par Vologda jusqu'à Viatka avec embranchement sur Kostroma; de Petrokov à Lods, de Lods à Kalich; la ceinture de Moscou, etc.

Si l'on jette un coup d'œil sur les modifications survenues au cours de l'année écoulée et dont il vient d'être question, dans l'état du réseau russe,

zum Bau einer Linie von dieser Fabrik bis zur Station Lysswa der Perm-Tjumen-Eisenbahn — 20 Werst: 8. ist genehmigt worden, neue Aktiengesellschaften zu bilden zum Bau und Betrieb folgender Eisenbahnen: *a)* von Bachtschissarai bis Jalta, *b)* von Belgorod bis Ssumy, *c)* von der Station Nowosybkow der Polessje-Bahnen bis Nowgorod-Ssewersk, *d)* von Cholm nach Samostje und von Tamaschew bis zum Flecken Belshez und von Samostje nach Ljublin, *e)* von der Station Walk der Pskow-Rigaer Eisenbahn bis Marienburg: ferner hat der Fürst G. D. Zereteli die Genehmigung erhalten zum Bau dreier Linien im Manganerzrayon im Kaukasus — 40 Werst. Endlich ist auf Kosten der Krone der Bau folgender Eisenbahnen genehmigt worden: *a)* von der Station Wladisslawka bis zur Stadt Kertsch mit einer Zweigbahn zu den Fabriken der Brjansker Gesellschaft in der Nähe von Jenikale, *b)* von einer der Stationen der Saxagansk-Zweigbahn der Jekaterinen-Eisenbahn bis zur Station Korystowka der Charkow-Nikolajew-Eisenbahn, *c)* von Woltschansk bis Kurjansk, *d)* von der Station Tschiatury bis zum Flecken Dariweti im Kaukasus. Die Gesamtlänge aller aufgezählten Eisenbahnen wird annähernd 3000 Werst betragen.

Hiernach beziffert sich die Ausdehnung des russischen Eisenbahnnetzes am Anfange des Jahres 1899 wie folgt: eröffnet für den regelmässigen Betrieb 40 380 Werst, eröffnet für temporären Betrieb und im Bau begriffen 11 200 Werst und endlich genehmigt zum Bau 3000 Werst, im ganzen 54 580 Werst. Ausserdem ist noch eine ganze Reihe neuer Eisenbahnen projektiert, und einige dieser Projekte sind bereits von der Regierungs-Kommission durchgesehen worden. Die wichtigsten dieser Linien sind folgende: von Witebsk über Mohilew bis zur Kreuzung der Libau-Romny-Eisenbahn, und weiter nach Süden bis Kiew oder über Owrutsch nach Shitomir: von Kiew in westlicher Richtung nach Kowel; von St. Petersburg über Wologda bis Wjatka mit einer Zweigbahn nach Kostroma; von Petrokow bis Lodz, von Lodz bis Kalisch; die Moskauer Ringbahn u. s. w.

Bei dem Hinweis auf die vorerwähnte, im Laufe des verflossenen Jahres stattgefundene Veränderung des Bestandes des russischen Eisenbahnnetzes ver-

il vaut la peine de remarquer que dans ces dernières années la participation des capitaux privés à la construction des chemins de fer devient de plus en plus importante. Au début, l'esprit d'entreprise individuelle s'était peu porté dans cette direction: presque tous les chemins de fer jouissaient d'une garantie de l'Etat pour leurs recettes et sur l'ensemble du capital d'établissement, 5 % seulement environ émanaient des particuliers. Les dernières années fournissent à cet égard d'autres résultats: même les anciennes compagnies de chemins de fer ont créé des entreprises avec un certain risque pour leurs actionnaires et de nouvelles compagnies se sont constituées sans aucune protection ni garantie de la couronne. Il ressort des données officielles qu'au début de 1899 l'étendue des chemins de fer qui ont été construits ou sont encore en construction sans garantie de la couronne comprend déjà plus de 1900 verstes.

Pour juger de l'importance du développement du réseau russe au point de vue économique, il faut se référer aux données officielles qui suivent relativement au mouvement des voyageurs et des marchandises en Russie. En 1886, les chemins de fer russes ont transporté 37 885 100 voyageurs, leur nombre dix ans plus tard atteignait le chiffre de 50 620 000: en 1896, la dernière année pour laquelle il existe des renseignements officiels, le nombre des voyageurs s'est élevé à 65 500 000. Le trafic des marchandises montre un accroissement encore plus notable: en 1886, on transportait 3177 millions de pouds de marchandises, et 6145 millions de pouds en 1896. Ainsi dans les 11 dernières années la quantité des marchandises transportés par voie ferrée a presque doublé, tandis que le réseau ne s'est accru que d'un tiers, ce qui prouve que l'excédent des marchandises doit être attribué au développement général de la vie économique de l'empire. (Communication directe.)

dient hervorgehoben zu werden, dass sich in den letzten Jahren beim Bau von Eisenbahnen immer mehr die Beteiligung des Privatkapitals geltend macht. In früherer Zeit hatte sich der private Unternehmungsgeist in dieser Richtung wenig offenbart: fast alle Bahnen genossen eine Staatsgarantie für ihre Einnahmen, und von dem gesamten Anlagekapital waren nur cirka 5 % von Privaten aufgebracht. Die letzten Jahre haben in dieser Beziehung andere Resultate gebracht: selbst die früheren Eisenbahn-Gesellschaften haben mit einem gewissen Risiko für ihre Aktionäre Unternehmungen ins Leben gerufen, und neue Gesellschaften sind ohne jegliche Unterstützung oder Garantie der Krone entstanden. Nach offiziellen Daten erweist es sich, dass am Anfange des Jahres 1899 die Ausdehnung der Bahnen, welche ohne Garantie der Krone gebaut und noch im Bau begriffen sind, schon mehr als 1900 Werst beträgt.

Zur Beurteilung der Bedeutung, welche die Entwicklung des russischen Eisenbahnnetzes in ökonomischer Hinsicht hat, muss auf folgende offizielle Angaben über den Personen- und den Güterverkehr in Russland hingewiesen werden. Im Jahre 1886 wurden auf den russischen Eisenbahnen 37 885 100 Personen befördert, und zehn Jahre später erreichte die Zahl bereits 50 620 000; im Jahre 1896, dem letzten, für welches offizielle Daten vorliegen, stieg die Zahl der Reisenden bereits auf 65 500 000. Der Güterverkehr weist eine noch grössere Steigerung auf: im Jahre 1886 wurden 3177 Millionen Pud Güter befördert und im Jahre 1896 6145 Millionen Pud. Hieraus geht hervor, dass die Menge der auf den Eisenbahnen beförderten Güter in den letzten 11 Jahren sich fast verdoppelt, während die Ausdehnung der Eisenbahnen nur um ein Drittel sich vergrössert hat, was beweist, dass der Überschuss der Güter auf die allgemeine Entwicklung des ökonomischen Lebens des Reichs zurückzuführen ist. (Direkte Mitteilung.)

Trafic des marchandises par chemins de fer en Russie.

Liste des groupes de chemins de fer et des trafics particuliers russes, pour lesquels sont établis des tarifs de marchandises du trafic direct, avec indication des chemins de fer, compagnies de bateaux à vapeur et entreprises analogues participant à ce trafic direct[1]).

(A la fin de l'année 1898.)

A. Trafics directs internes.

Gérant: J. P. Saitsev.

1° Trafics des chemins de fer des Ier et IIe groupes.

Chemins de fer intéressés: 1° Baltique et Pskov-Riga, 2° Varsovie-Vienne, 3° Vladicaucase, 4° Catherine, 5° Ouest sibérien, 6° Ivangorod-Dombrovo, 7° Koursk-Kharkov-Sébastopol, 8° Libau-Romny, 9° Lods, 10° Moscou-Brest, 11° Moscou-Windau-Rybinsk, 12° Moscou-Kazan, 13° Moscou-Kiev-Voronège, 14° Moscou-Koursk, Moscou—Nijni-Novgorod et Mourome, 15° Moscou-Jaroslav-Arkhangel, 16° Nicolas, 17° Perm-Toumène, 18° Polessie, 19° Vistule, 20° Riga-Orel, 21° Riasan-Ouralsk, 22° Samara-Zlatoouste, 23° Saint-Pétersbourg—Varsovie, 24° Central sibérien, 25° Sysrane-Viazma, 26° Kharkov-Nicolaiev, 27° Sud-Est et 28° Sud-Ouest.

2° Trafic caucaso-transcaspien.

Entreprises intéressées: sans changement, voir l'état à la fin de l'année 1897, B. 1898 p. 140.

3° Trafic de la mer Noire, du Caucase, du Volga, et transcaspien.

Entreprises intéressées: comme à la fin de 1897, voir B. 1898 p. 140; avec l'adjonction de la compagnie de navigation à vapeur «Caucase et Mercure».

[1]) D'après une communication reçue en même temps de notre correspondant, les chemins de fer russes ci-dessous énumérés ont été ouverts au service général, à la fin de l'année 1898, *à côté des lignes soumises au régime de la Convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer (B. 1898 p. 22 et 1899 p. 73):*

A. Chemins de fer de la Couronne: 1° Baskountschansk, 2° Transcaucasien, 3° Militaire transcaspien (administré par le ministère de la guerre), 4° Samarcande-Andichane et 5° le chemin de fer de l'Oussouri;

B. Chemins de fer privés: le chemin de fer Tsarskov-Selsk;

C. Chemins de fer exploités en vertu de dispositions spéciales: Irinovka et Primorsk-St-Pétersbourg-Sestroretsk;

D. Voies ferrées d'alimentation: Berchado-Oustinsk.

Russischer Eisenbahn-Güterverkehr.

Verzeichnis der russischen Eisenbahngruppen und besonderen Verkehre, für welche Gütertarife des direkten Verkehrs aufgestellt sind, mit Bezeichnung derjenigen Eisenbahnen, Dampfschiffahrtsgesellschaften und ähnlichen Unternehmungen, welche an denselben teilnehmen[1]).

(Am Schlusse des Jahres 1898.)

A. Direkte interne Verkehre.

Geschäftsführender: I. P. Saizew.

1. Verkehr der Bahnen I. und II. Gruppe.

Beteiligte Bahnen: 1. Baltische und Pskow-Rigaer, 2. Warschau-Wiener, 3. Wladikawkaser, 4. Jekaterinen-, 5. West-Sibirische, 6. Iwangorod-Dombrowoer, 7. Kursk-Charkow-Sewastopoler, 8. Libau-Romnyer, 9. Lodzer, 10. Moskau-Brester, 11. Moskau-Windau-Rybinsker, 12. Moskau-Kasaner, 13. Moskau-Kiew-Woronescher, 14. Moskau-Kursker, Moskau-Nischni-Nowgoroder und Muromer, 15. Moskau-Jaroslaw-Archangelsker, 16. Nicolai-, 17. Perm-Tjumener, 18. Polessier, 19. Weichsel-, 20. Riga-Oreler, 21. Rjasan-Uralsker, 22. Samara-Slatouster, 23. St. Petersburg-Warschauer, 24. Mittel-Sibirische, 25. Sysran-Wjasmaer, 26. Charkow-Nicolajewer, 27. Südost- und 28. Südwest-Bahnen.

2. Kaukasisch-Transkaspischer Verkehr.

Beteiligte Unternehmungen: Unverändert wie am Schlusse des Jahres 1897, s. Z. 1898 S. 140.

3. Schwarzes Meer-Kaukasisch-Wolga-Transkaspischer Verkehr.

Beteiligte Unternehmungen: Wie am Ende des Jahres 1897, s. Z. 1898 S. 140; mit Hinzutritt der Dampfschiffahrtsgesellschaft «Kawkas und Mercur».

[1]) Laut einer gleichzeitigen Mitteilung unseres Herrn Korrespondenten waren zu Ende des Jahres 1898 in Russland *neben den dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr unterstellten Eisenbahnen (Z. 1898 S. 22 und 1899 S. 73)* dem allgemeinen Betrieb übergeben:

A. Kronbahnen: 1. die Baskuntschakski-, 2. die Transkaukasische Eisenbahn, 3. die Transkaspische Militärbahn (unter Verwaltung des Kriegsministeriums), 4. die Samarkand-Andischauer und 5. die Usuri-Eisenbahn;

B. Privatbahnen: die Zarskow-Sselsker-Eisenbahn;

C. Die auf Grundlage besonderer Bestimmungen betriebenen Irinowka- und Primorsker-St. Petersburg-Ssestrorjezker Eisenbahnen;

D. Die Anfuhrbahn Berschado-Ustinsk.

4° Trafic avec les ports d'Extrême-Orient, ports de Moscou-Odessa pour le transport à Vladivostok et Nicolajevsk sur l'Amour.

Entreprises intéressées: comme à la fin de l'année 1897, B. 1898 p. 140.

B. Trafics directs internationaux.

I. Trafics internationaux par terre.

5° Trafic allemand-néerlandais-russe.

Gérants: pour les chemins de fer russes: le conseiller d'Etat actuel L. de Perl, — pour les chemins de fer étrangers: la direction royale des chemins de fer de l'Etat de Prusse, à Bromberg.

Chemins de fer intéressés: 1° les lignes de la Baltique et Pskov-Riga, 2° Varsovie-Vienne, 3° Vladicaucase, 4° Catherine, 5° Ouest sibérien, 6° Ivangorod-Dombrovo, 7° Koursk-Kharkov-Sébastopol, 8° Libau-Romny, 9° Lods, 10° Moscou-Brest, 11° Moscou-Windau-Rybinsk, 12° Moscou-Kazan, 13° Moscou-Kiev-Voronège, 14° Moscou-Koursk, 15° Moscou—Nijni-Novgorod et Mourome, 16° Moscou-Jaroslav-Arkhangel, 17° Nicolas, 18° Perm-Toumène, 19° Polessie, 20° Vistule, 21° Riga-Orel, 22° Riazan-Ouralsk, 23° Samara-Zlatoouste, 24° Saint-Pétersbourg—Varsovie, 25° Sysrane-Viazma, 26° Kharkov-Nicolaiev, 27° Sud-Est, 28° Sud-Ouest, 29° les chemins de fer étrangers de l'Allemagne et des Pays-Bas.

6° Trafic austro-hongrois-russe;

7° Trafic français-belge-russe, et

8° Trafic de Galicie-Dantzig.

Gérants et chemins de fer intéressés: comme à la fin de l'année 1897, B. 1898 p. 141.

II. Trafic maritime international.

Gérant: le conseiller d'Etat actuel L. de Perl.

9° Trafics maritimes internationaux du Nord.

a) Trafics d'importation en Russie.

aa) via Neuen Hafen, Reval, Riga et Libau à destination de Moscou.

bb) via Reval à destination de Saint-Pétersbourg, et

cc) via Riga et Libau à destination de Kiev et Kharkov.

Entreprises intéressées: comme à la fin de l'année 1897, B. 1898 p. 142.

4. Verkehr mit den Häfen des fernen Ostens, Moskau-Odessa-Hafen, zur Weiterbeförderung nach Wladiwostok und Nicolajewsk am Amur.

Beteiligte Unternehmungen: Wie am Ende des Jahres 1897, Z. 1898 S. 140.

B. Direkte Internationale Verkehre.

I. Internationale Land-Verkehre.

5. Deutsch-Niederländisch-Russischer Verkehr.

Geschäftsführung: für die russischen Bahnen: Wirklicher Staatsrat L. von Perl, — für die ausländischen Bahnen: die königl. Eisenbahndirektion der Preussischen Staatsbahnen in Bromberg.

Beteiligte Bahnen: 1. die Baltische und Pskow-Rigaer, 2. Warschau-Wiener, 3. Wladikawkaser, 4. Jekaterinen-, 5. West-Sibirische, 6. Iwangorod-Dombrowoer, 7. Kursk-Charkow-Sewastopoler, 8. Libau-Romnyer, 9. Lodzer, 10. Moskau-Brester, 11. Moskau-Windau-Rybinsker, 12. Moskau-Kasaner, 13. Moskau-Kiew-Woronescher, 14. Moskau-Kursker, 15. Moskau-Nischni-Nowgoroder und Muromer, 16. Moskau-Jaroslaw-Archangelsker, 17. Nicolai-, 18. Perm-Tjumener, 19. Polessier, 20. Weichsel-, 21. Riga-Oreler, 22. Rjasan-Uralsker, 23. Samara-Slatouster, 24. St. Petersburg-Warschauer, 25. Sysran-Wjasmaer, 26. Charkow-Nicolajewer, 27. Südost-, 28. Südwest-, 29. die ausländischen Deutschen und Niederländischen Bahnen.

6. Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Verkehr;

7. Französisch-Belgisch-Russischer Verkehr, und

8. Galizisch-Danziger Verkehr.

Geschäftsführung und *beteiligte Bahnen:* Wie am Ende des Jahres 1897, Z. 1898 S. 141.

II. Überseeische internationale Verkehre.

Geschäftsführender: Wirklicher Staatsrat L. von Perl.

9. Nordisch-überseeische internationale Verkehre.

a) Import-Verkehre nach Russland.

aa) via Neuen Hafen, Reval, Riga und Libau nach Moskau;

bb) via Reval nach St. Petersburg, und

cc) via Riga und Libau nach Kiew und Charkow.

Beteiligte Unternehmungen: Wie am Ende des Jahres 1897, Z, 1898 S. 142.

b) Trafic d'exportation de Russie.

aa) pour le transport du sucre à destination des ports étrangers et finlandais via Riga et Libau.

Entreprises intéressées: comme à la fin de 1897, voir B. 1898 p. 142, avec l'adjonction des compagnies finlandaises de navigation à vapeur.

bb) pour le transport du beurre, margarine et de fromages à destination des ports étrangers via Neuen Hafen, Reval, Riga et Libau.

Entreprises intéressées: 1° les chemins de fer de la Baltique et Pskov-Riga, 2° Ouest sibérien, 3° Libau-Romny, 4° Moscou-Brest, 5° Moscou-Windau-Rybinsk, 6° Moscou—Nijni-Novgorod, 7° Moscou-Jaroslav-Arkhangel, 8° Nicolas, 9° Riga-Orel, 10° Samara-Zlatoouste, 11° Saint-Pétersbourg—Varsovie, ainsi que 12° les compagnies de navigation à vapeur étrangères.

cc) pour le transport du gibier et de la volaille à destination des ports de mer étrangers via Neuen Hafen, Reval, Riga et Libau.

Entreprises intéressées: 1° les chemins de fer de la Baltique et Pskov-Riga, 2° Ouest sibérien, 3° Libau-Romny, 4° Moscou-Brest, 5° Moscou-Windau-Rybinsk, 6° Moscou-Kazan, 7° Moscou—Nijni-Novgorod, 8° Nicolas, 9° Perm-Toumène, 10° Riga-Orel, 11° Riazan-Ouralsk et 12° Sysrane-Viazma, ainsi que 13° les compagnies de navigation à vapeur étrangères.

dd) pour le transport des farines et ee) tourteaux de même que ff) diverses autres marchandises à destination des ports étrangers et finlandais, via Neuen Hafen, Reval, Riga et Libau.

Entreprises intéressées: 1° tous les chemins de fer du réseau russe et 2° les compagnies de navigation à vapeur étrangères et finlandaises.

10° Trafics maritimes du Sud.

a) via Odessa à destination et en provenance de Saint-Pétersbourg et des gares des rayons de Moscou et de Varsovie, de Kiev et Kharkov.

Entreprises intéressées: 1° les chemins de fer de Varsovie-Vienne, 2° Ivangorod-Dombrovo, 3° Koursk-Kharkov-Sébastopol, 4° Lods, 5° Moscou-Kiev-Voronège, 6° Moscou-Koursk, 7° la Vistule, 8° Saint-Petersbourg-Varsovie, 9° Kharkov-Nicolaiev et 10°

b) Export-Verkehre aus Russland.

aa) für die Beförderung von Zucker nach ausländischen und finnländischen Häfen via Riga und Libau.

Beteiligte Unternehmungen: Wie am Ende des Jahres 1897, s. Z. 1898 S. 142, und ferner die finnländischen Dampfschiffahrtsgesellschaften.

bb) für die Beförderung von Butter, Margarin und Käse nach den ausländischen Häfen, via Neuen Hafen, Reval, Riga und Libau.

Beteiligte Unternehmungen: 1. die Baltische, und Pskow-Rigaer, 2. Westsibirische, 3. Libau-Romnyer, 4. Moskau-Brester, 5. Moskau-Windau-Rybinsker, 6. Moskau-Nischni-Nowgoroder, 7. Moskau-Jaroslaw-Archangelsker, 8. Nicolai-, 9. Riga-Oreler, 10. Samara-Slatouster, 11. St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn, sowie 12. die ausländischen Dampfschiffahrtsgesellschaften.

cc) für die Beförderung von Wild und Geflügel nach den ausländischen Häfen via Neuen Hafen, Reval, Riga und Libau.

Beteiligte Unternehmungen: 1. Baltische und Pskow-Rigaer, 2. West-Sibirische, 3. Libau-Romnyer, 4. Moskau-Brester, 5. Moskau-Windau-Rybinsker, 6. Moskau-Kasaner, 7. Moskau-Nischni-Nowgoroder, 8. Nicolai-, 9. Perm-Tjumener, 10. Riga-Oreler, 11. Rjasan-Uralsker und 12. Sysran-Wjasmaer Bahn, sowie 13. die ausländischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften.

dd) für die Beförderung von Mehl und ee) Ölkuchen, sowie ff) von verschiedenen andern Gütern nach ausländischen und finnländischen Häfen via Neuen Hafen, Reval, Riga und Libau.

Beteiligte Unternehmungen: 1. alle Bahnen des russischen Netzes und 2. die ausländischen und finnländischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften.

10. Südliche überseeische Verkehre.

a) via Odessa nach und von St. Petersburg, den Stationen des Moskauer und Warschauer Rayons, Kiew und Charkow.

Beteiligte Unternehmungen: 1. Warschau-Wiener, 2. Iwangorod-Dombrower, 3. Kursk-Charkow-Sewastopoler, 4. Lodzer, 5. Moskau-Kiew-Woronescher, 6. Moskau-Kursker, 7. Weichsel-, 8. St. Petersburg-Warschauer, 9. Charkow-Nicolajewer und 10. Süd-

du Sud-Ouest, ainsi que 11° la compagnie russe de navigation à vapeur et de commerce.

11° Trafic russo-danubien via Odessa.

Entreprises intéressées: comme à la fin de l'année 1897, voir B. 1898 p. 143.

westbahnen, sowie 11. die Russische Gesellschaft für Dampfschiffahrt und Handel.

11. Russisch-Donau Verkehr via Odessa.

Beteiligte Unternehmungen: Wie am Ende des Jahres 1897; s. Z. 1898 S. 143.

Détermination du nombre des colis et vérification du poids des marchandises par wagons complets aux gares de destination en Hongrie.

La décision jusqu'à présent en vigueur en trafic interne sur les chemins de fer de l'Etat hongrois, d'après laquelle la détermination du nombre des colis et la vérification du poids des marchandises par wagons complets, lorsqu'elles n'ont pas été effectuées dès la remise par les soins du chemin de fer, ne peuvent avoir lieu ultérieurement, c'est-à-dire après arrivée à la gare de destination, a été modifiée en ce sens que dorénavant il faut satisfaire à une demande formelle: toutefois, le chemin de fer n'en fait pas mention écrite dans la lettre de voiture. (Eisenbahn-Tarif- und Verkehrs-Zeitung n° 2 p. 21.)

Feststellung der Stückzahl und Nachwiegen von Wagenladungsgütern auf den Empfangsstationen in Ungarn.

Die bisher bei den kgl. ungarischen Staatsbahnen für den internen Verkehr bestandene Verfügung, wonach die Feststellung der Stückzahl und das Nachwiegen von Wagenladungsgütern, sofern solche nicht schon bahnamtlich bei der Aufgabe erfolgte, nachträglich, d. h. nach Ankunft auf der Empfangsstation, nicht stattfinden kann, wurde dahin abgeändert, dass einem diesbezüglichen Ansuchen von nun ab stattgegeben werden muss; ein desfallsiger schriftlicher Vermerk wird jedoch seitens der Eisenbahn im Frachtbriefe nicht gemacht. (Eisenbahn-Tarif- und Verkehrsanzeiger Nr. 2 S. 21.)

Transport des marchandises en transit par la Russie.

D'après une circulaire du département des douanes, en date du 19 février, le ministère russe des finances a autorisé le passage en transit par la Russie, des marchandises en provenance d'Allemagne à destination de l'Autriche, via Graïevo-Novosielitza, Mlava-Novosielitza et Alexandrovo-Novosielitza et vice-versa, de même que de Graïevo à Odessa et vice-versa. (Communication directe.)

Güterverkehr im Transit durch Russland.

Das russische Finanzministerium hat, laut Cirkular des Zolldepartements vom 19. Februar, genehmigt, dass Güter im Transit durch Russland, von Deutschland nach Oesterreich via Grajewo-Nowosielitza, Mlawa-Nowosielitza und Alexandrowo-Nowosielitza und in umgekehrter Richtung, sowie von Grajewo nach Odessa und umgekehrt befördert werden können. (Direkte Mitteilung.)

Taux du change dans le trafic international.

Badisches Verordnungsblatt n° 17 du 28 mars 1899.

Pour les sommes indiquées en francs et dont le paiement doit être effectué en mark et vice-versa, le cours du change est fixé pour les bureaux badois d'expédition, depuis le 1er avril 1899, à

1 franc = 80,4 pfennig
et 1 mark = 1,2438 franc.

Autriche et Hongrie. La taxe d'agio pour les paiements de douane effectués en argent pendant le mois d'avril est fixée à 20 %.

Wertverhältnis der Währungen.

Badisches Verordnungsblatt Nr. 17 vom 28. März 1899.

Für Betrage der Frankenwährung, welche in die Markwährung, und Beträge der Markwährung, welche in die Frankenwährung umzurechnen sind, wird das Wertverhältnis für die badischen Güterdienststellen vom 1. April 1899 ab

auf 1 Frank = 80,4 Pfennig
und 1 Mark = 1,2438 Franken

festgesetzt.

Oesterreich und Ungarn. Für den Monat April betragt das Aufgeld bei Zollzahlungen in Silber 20 %.

Bibliographie.

Jacob, Gaston, docteur en droit et avocat. *Etude sur la responsabilité des chemins de fer en cas de perte, avarie et retard des marchandises, d'après la Convention internationale du 14 octobre 1890, modifiée par la Convention additionnelle du 16 juin 1898.* — Genève, imprimerie Wyss et Duchêne. 1899. 234 pages.

Les auteurs qui ont écrit jusqu'ici sur la Convention de Berne, du 14 octobre 1890, se sont généralement attachés à en faire le commentaire, article par article, plutôt qu'à présenter des études d'ensemble sur les sujets qu'elle aborde. Ainsi Gerstner, Rosenthal, Eger, Lyon-Caen. M. Gaston Jacob procède autrement. Son travail est une dissertation de droit limitée, comme le titre l'indique, à la responsabilité des chemins de fer en cas de perte, avarie et retard des marchandises. C'est, à vrai dire, la partie fondamentale de la Convention de 1890, son objet essentiel. Le reste de la Convention se compose de dispositions organiques et de droit public. Pour le juriste pratique, avocat ou juge, pour l'homme d'affaires, la partie traitée par M. Gaston Jacob est donc celle qui offre le plus d'intérêt.

Après une courte introduction, l'auteur présente, dans un chapitre préliminaire, un aperçu du droit interne de deux des principaux pays faisant partie de la Convention: la France et l'Allemagne; il montre, à grandes lignes, les différences qui existent entre les deux législations en matière de responsabilité du transporteur; il s'attache ensuite à fixer les notions générales sur lesquelles se base le contrat de transport international, contrat *sui generis*, résultant d'une obligation complexe, celle d'accomplir un ouvrage et en même temps de veiller à la conservation de la marchandise remise au transport (combinaison de la locatio conductio operis et du receptum). Puis, il aborde directement, dans une série de chapitres, l'étude de la responsabilité du chemin de fer, d'abord en cas de perte

Bücherschau.

Jacob, Gaston, Dr. jur., Rechtsanwalt. *Etude sur la responsabilité des chemins de fer en cas de perte, avarie et retard des marchandises d'après la Convention internationale du 14 octobre 1890, modifiée par la Convention additionnelle du 16 juin 1898.* Genf, Buchdruckerei Wyss & Duchêne 1899. 234 Seiten.

Die Autoren, die bis jetzt über das Berner Uebereinkommen vom 14. Oktober 1890 geschrieben haben, haben es sich im allgemeinen mehr angelegen sein lassen, einen Kommentar zu den einzelnen Artikeln desselben, als umfassende Abhandlungen über die in ihnen behandelten Gegenstände zu liefern. So haben es Gerstner, Rosenthal, Eger, Lyon-Caen gehalten. Anders verfährt Herr Gaston Jacob. Seine Arbeit ist eine Rechts-Dissertation, die, wie der Buchtitel es besagt, auf die Haftpflicht der Eisenbahnen im Falle des Verlustes, der Beschädigung oder der verspäteten Lieferung des Gutes beschränkt ist. Das ist in Wahrheit der grundlegende Teil des Uebereinkommens von 1890, sein wesentlicher Gegenstand. Das Übrige besteht aus organischen Bestimmungen und solchen öffentlichen Rechts. Für den in der Praxis stehenden Juristen, Anwalt oder Richter und für den Geschäftsmann ist daher der von Herrn Gaston Jacob behandelte Teil derjenige, der am meisten Interesse bietet.

Nach einer kurzen Einleitung giebt der Verfasser in einem vorausgehenden Kapitel eine kurze Übersicht des internen Rechts in zwei der grössten Länder unter den Vertragsstaaten: Frankreich und Deutschland; er zeigt in grossen Zügen die Unterschiede, die in Bezug auf die Haftpflicht des Frachtführers in der Gesetzgebung beider bestehen; er stellt alsdann die allgemeinen Begriffe fest, auf welchen der internationale Frachtvertrag beruht, ein Vertrag *sui generis*, der eine zweifache Obligation in sich schliesst, diejenige, eine Transportleistung zu vollziehen und gleichzeitig für die Erhaltung des übergebenen Gutes zu sorgen (eine Verbindung der locatio conductio operis und des receptum). In einer Reihe von Kapiteln behandelt er dann die Haftpflicht der Eisenbahn,

et d'avarie (chapitre premier), ensuite en cas de retard (chap. III). Les chapitres II et IV sont consacrés à établir les conséquences de la responsabilité suivant la matière traitée dans le chapitre précédent (perte et avarie, chap. II; retard, chap. IV). Vient ensuite un chapitre V, déterminant les règles applicables aussi bien à la responsabilité en cas de perte ou d'avarie qu'à celle en cas de retard (dol et faute grave, calcul des intérêts de la somme représentant l'indemnité, exclusion de la responsabilité). Dans le chapitre VI sont étudiées les questions de procédure pour l'action en responsabilité, et dans le chapitre VII et dernier, il s'agit du recours des chemins de fer entre eux, matière qui, à proprement parler, échappe un peu au cadre que l'auteur s'était tracé pour son étude, puisque les rapports entre les chemins de fer sont plutôt de droit public que de droit privé, mais néanmoins utile adjonction qui pourra être particulièrement appréciée des administrations de chemins de fer.

Ce plan, en somme très logique et très clair, a été rempli d'une manière extrêmement heureuse par M. Gaston Jacob. Avec une grande sagacité, il met soigneusement en évidence les principes qui règlent chaque point spécial de la Convention. Ses déductions s'enchaînent bien, elles sont si lumineuses qu'elles permettent de saisir chaque détail dans sa proportion exacte avec l'ensemble. Elles satisfont l'esprit, en donnant le pourquoi à la fois théorique et pratique des stipulations internationales. En somme, c'est une œuvre bien conçue et bien exécutée.

L'étude de M. Gaston Jacob est écrite d'un style agréable et limpide, sans recherches ni longueurs, et d'une grande correction. Nous relèverons toutefois certaines expressions impropres ou plutôt qui prêtent à confusion; ainsi à la page 30, 10e ligne, le mot « livraison » employé pour « remise au chemin de fer »; ainsi encore le mot « loi » employé très souvent pour « convention », ce qui provoque parfois quelque ambiguïté, et toujours quelque

zuerst im Falle des Verlustes und der Beschädigung (erstes Kapitel), dann im Falle der verspäteten Ablieferung (Kap. III). Die Kapitel II und IV sind der Feststellung der Folgen der Haftpflicht, gemäss dem im vorhergehenden Kapitel behandelten Stoffe (Verlust und Beschädigung, Kap. II; verspätete Ablieferung, Kap. IV) gewidmet. Daran reiht sich ein Kapitel V, das die Regeln aufstellt, die sowohl auf die Haftpflicht im Falle des Verlustes oder der Beschädigung, als auch auf diejenige im Falle der verspäteten Ablieferung (Arglist, schweres Verschulden, Berechnung der Zinsen von der Entschädigungssumme, Ausschluss der Haftpflicht) anwendbar sind. Im Kapitel VI sind die Fragen hinsichtlich des Prozessverfahrens bei der Haftpflicht-Klage behandelt und im VII. und letzten Kapitel der Rückgriff der Eisenbahnen unter sich, eine Materie, die eigentlich etwas ausserhalb des Rahmens liegt, den der Verfasser für seine Abhandlung aufgestellt hatte, da die Beziehungen der Eisenbahnen unter sich mehr öffentlichrechtlicher als privatrechtlicher Natur sind; immerhin ist es eine nützliche Beigabe, die besonders von den Eisenbahnverwaltungen geschätzt werden dürfte.

Die im ganzen sehr logische und sehr klare Aufgabe ist durch Herrn Gaston Jacob in ausserordentlich glücklicher Weise gelöst worden. Mit grossem Scharfsinn lässt er sorgfältig die Grundsätze hervortreten, nach welchen jeder einzelne Punkt in dem Uebereinkommen geregelt ist. Seine Deduktionen reihen sich gut aneinander, sie sind so lichtvoll, dass sie gestatten, jedes Detail in seinem richtigen Verhältnis zum Ganzen zu erfassen. Sie befriedigen den Verstand, indem sie die internationalen Abmachungen theoretisch und praktisch zugleich begründen. Im ganzen genommen ist es eine wohl durchdachte und gut ausgeführte Arbeit.

Die Abhandlung des Herrn Gaston Jacob ist in einem angenehmen und klaren Stil geschrieben, ohne Überladungen noch breit getretene Stellen, und von grosser Korrektheit. Wir erwähnen indessen gewisse Ausdrücke, die ungeeignet sind oder vielmehr zu Verwechselung Anlass bieten können: so auf Seite 30, 10. Zeile, das Wort «livraison» (Lieferung) das für «remise au chemin de fer» (Übergabe an die Eisenbahn) angewendet wird:

effort de réflexion. Il y aurait aussi à noter, par ci par là, quelques légères inexactitudes de fait ou de doctrine, quelques insuffisances de déduction. Ainsi, Monaco ne fait pas partie de la Convention, page 10; ainsi, il est peut-être hasardeux de prétendre, d'une manière aussi absolue que le fait l'auteur, que, lorsque le destinataire remplit lui-même, à la station d'arrivée, les formalités de douane et d'octroi, l'obligation du chemin de fer *ex recepto* se termine avec la remise de l'objet aux douaniers (p. 39): ainsi, l'auteur a perdu de vue l'une des qualités essentielles du duplicata de la lettre de voiture, qui est de servir de preuve au destinataire que la marchandise dont il reçoit facture est bien expédiée, et de garantie que l'expéditeur n'en peut plus disposer (p. 37). Mais ce sont là des vétilles qui n'infirment pas la valeur très réelle de ce bon et consciencieux travail.

so noch das Wort «loi» (Gesetz), das sehr häufig für «convention» (Uebereinkommen) in Anwendung kommt, was manchmal Zweideutigkeit hervorruft und immer etwas Nachdenken erforderlich macht. Auch kommen hie und da einige leichte Unregelmässigkeiten thatsächlicher oder doktrinärer Natur, einige Unzulänglichkeiten hinsichtlich der Deduktion vor. Z. B. Monaco ist dem Uebereinkommen nicht beigetreten, Seite 10; ferner kann es vielleicht gewagt sein, in so absoluter Weise wie der Verfasser zu behaupten, dass, wenn der Empfänger auf der Empfangsstation die Zoll- und Steuer-Formalitäten selbst erfüllt, die Verpflichtung der Eisenbahn *ex recepto* mit der Übergabe des Guts an das Zollamt endige (S. 39); so hat der Verfasser eine der wesentlichen Eigenschaften des Frachtbrief-Duplikates ausser acht gelassen, die darin besteht, in der Hand des Empfängers als Beweis dafür zu dienen, dass das Gut, für das er Faktura in Händen hat, auch wirklich abgesandt ist, und als Sicherheit dafür, dass der Absender über dasselbe nicht mehr verfügen kann (S. 37). Dies sind jedoch Kleinigkeiten, die den in der That bestehenden Wert dieser guten und gewissenhaften Arbeit nicht schmälern.

Niggli, Th., docteur en droit. *Das Gütertarifwesen im allgemeinen und die Staffeltarife im besondern mit Hinblick auf die schweizerische Eisenbahnverstaatlichung*. Berne 1898, Michel et Büchler, éditeurs.

On comprendra facilement que la dissertation du jeune docteur en droit ait pour objet principal ce qui se passe dans son propre pays. Une autre raison de cette manière de faire, c'est le projet de rachat du réseau des grandes compagnies de chemins de fer suisses qui fournit aux aperçus et aux propositions de toutes sortes un bon point de départ. L'auteur n'a pas négligé, du reste, pour justifier ses aperçus et ses propositions, de se référer à la situation des autres Etats de l'Europe. Si les renseignements qu'il donne, abstraction faite de leur étendue, se bornent en général à de simples esquisses, nul ne pourra y trouver à redire, s'il réfléchit à la masse des matériaux à mettre en œuvre. Chaque Etat et, aussi longtemps qu'il ne fait pas partie d'un ensemble plus considérable, chaque chemin

Niggli, Dr. jur. Th. *Das Gütertarifwesen im allgemeinen und die Staffeltarife im besondern mit Hinblick auf die schweizerische Eisenbahnverstaatlichung*. Bern 1898, Buchdruckerei Michel & Büchler.

Es wird begreiflich erscheinen, wenn die Dissertation des neuen Dr. juris vor allem den Verhältnissen in seinem Vaterland Rechnung trägt. Dafür liegt ja auch ein äusserer Anlass, der bevorstehende Rückkauf des Netzes der schweizerischen Hauptbahngesellschaften vor, welcher zu Betrachtungen und Vorschlägen aller Art einen guten Ausgangspunkt bildet. Immerhin hat der Verfasser nicht unterlassen, zur Begründung dieser Betrachtungen und Vorschläge auf die Verhältnisse in den übrigen europäischen Staaten zurückzugreifen. Wenn die daherigen Mitteilungen ungeachtet ihres Umfanges doch im ganzen in kurzen Zügen gehalten sind, so kann daran niemand Anstand nehmen, der den Umfang des in Betracht kommenden Materials sich vergegenwärtigen will. Hat ja doch jeder Staat

de fer possède en effet sa propre histoire des tarifs pour le transport des marchandises, et l'exposé de la controverse concernant les tarifs à base décroissante pourrait fournir à un collectionneur zélé la matière de quelques gros volumes. L'auteur a dû chercher à ramener son sujet dans des bornes plus étroites et, autant que nous nous permettons d'en juger, il y a parfaitement réussi. Un profane comprendra plus facilement quelques indications résumées que de longues considérations techniques.

L'homme du métier, dans cet exposé établi avec grand soin, ne trouvera rien de nouveau, l'auteur ne l'a pas cherché. Quand ses recherches aboutissent finalement aux questions du système de tarifs et à se demander si les tarifs à base décroissante ne devraient pas être étendus et s'ils ne devraient pas occuper dans la future exploitation des chemins de fer suisses par la Confédération une place dominante, la conclusion qu'il en tire ne pourra qu'être approuvée dans ses lignes générales. Peut-être a-t-il suivi un peu trop, sur ce point, les chemins battus; nous aurions été heureux, par exemple, s'il avait serré d'un peu plus près l'ouvrage de Trommer, auquel il fait allusion dans la note de la page 83, et s'il avait examiné la question de savoir si l'on ne devrait pas préférer le système que cet habile technicien a proposé de donner pour base à la tarification en matière de marchandises à l'établissement ordinaire des tarifs à base décroissante, et si l'on ne pourrait ainsi combattre l'objection d'après laquelle ce système ne serait réalisable qu'en établissant des barèmes de stations.

Ailleurs encore, l'auteur adopte trop facilement, çà et là, des assertions connues: que par exemple (p. 63) de petites réductions de taxes sont empochées par les producteurs et les marchands. Oui, aussi longtemps qu'ils le peuvent; mais les facilités, même les plus modestes, sont découvertes par la concurrence et servent à l'établissement d'une nouvelle base de trafic dont doivent s'accommoder ceux qui avaient pensé en conserver le profit exclusif.

Mais, en général, on peut adopter ses conclusions, et avant tout ce qu'il dit à la page 131, c'est que l'administration des chemins de fer de

und, solange sie nicht in einem grösseren Ganzen aufging, jede Eisenbahn eine eigene Geschichte des Gütertarifwesens, und könnte die Schilderung des Streites über die Staffeltarife allein einem eifrigen Sammler zu einigen ordentlichen Bänden Anlass geben. Der Verfasser hat suchen mussen, den Stoff in einen kleineren Rahmen zu bringen, und soweit wir zu beurteilen vermögen, ist dies ihm recht gut gelungen. Der Laie wird manche kurze Mitteilung besser verstehen als weitläufige technische Auseinandersetzungen.

Neues wird der Fachmann in der mit grossem Fleiss zusammengetragenen Darstellung nicht finden und hat auch der Verfasser nicht bieten wollen. Wenn seine Untersuchungen schliesslich auf Fragen des Tarifsystems und insbesondere darauf sich konzentrieren, ob nicht den Staffeltarifen eine weitere Verbreitung gebühren würde und sie speciell im künftigen schweizerischen Bundesbahnbetrieb eine dominierende Stellung haben sollen, so mag der Schluss, den er daraus zieht, im allgemeinen nur Zustimmung finden. Vielleicht ist er dabei breiten Spuren etwas zu sehr nachgegangen: wir würden es begrüsst haben, wenn er z. B. der in der Fussnote auf S. 83 berührten Trommerschen Schrift näher getreten und geprüft hätte, ob nicht die Ausgestaltung, welche dieser gewiegte Fachmann der Tarifierung im Güterwesen zu geben vorgeschlagen hat, der üblichen Bildung der Staffeltarife vorzuziehen und damit dem Einwand zu begegnen wäre, dass diese ohne Erstellung ausgerechneter Stationstarife durchzuführen nicht möglich sei.

Auch in andern Richtungen verlässt der Verfasser sich hie und da zu sehr auf bekannte Behauptungen: dass z. B. (S. 63) kleine Taxermässigungen von den Produzenten und Händlern in den Sack gesteckt werden. Gewiss, solange es geht; aber selbst die geringsten Erleichterungen werden von der Konkurrenz aufgegriffen und zur Grundlage eines neuen Verkehrsniveaus, dem sich auch diejenigen anbequemen müssen, die etwa gemeint hatten, den Gewinn allein behändigen zu können.

Im allgemeinen aber wird man seinen Schlüssen, und vor allem aus dem Ausspruch auf S. 131 zustimmen können, dass die Staatsbahnverwaltung

l'Etat se trouve placée devant une tâche peu commode, si elle veut vraiment réaliser « en ménageant aussi également que possible tous les intéressés » des améliorations et donner des facilités au public.

vor einer nicht allzu leichten Aufgabe steht, wenn sie wirklich spürbare Verbesserungen und Erleichterungen « unter möglichst gleichmässiger Berücksichtigung aller Interessenten » durchführen will.

Nouveaux tarifs et suppléments de tarifs pour le transport des marchandises

auquel s'applique la convention internationale.

Union Saxonne-Autrichienne. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Saxe à Dresde.)

IIe partie. Fascicule 1 du 1er juin 1892.

XIIe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: modifications aux dispositions spéciales — taxes pour la station de Triebischthal près Meissen — nouveau tarif exceptionnel 4 *b* (fruits) — taxes réduites et taxes nouvelles du tarif exceptionnel 13 (chaux, etc.) — nouveau tarif exceptionnel 19 (concombres, etc.) — nouvelles taxes du tarif exceptionnel 25 *a* (jus de tabac) — addition au tarif exceptionnel 33 (engrais, etc.) — addition au tarif exceptionnel 42 (pétrole, etc.) — nouveau tarif exceptionnel 48 (pierres de quartz) — nouveau tarif exceptionnel 49 (fil de lin).

IIe partie. Fascicule 2 du 1er juin 1892.

XIIe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: addition au tarif exceptionnel 13 (chaux) — nouveau tarif exceptionnel 27 (sable et gravier).

IIe partie. Fascicule 5 du 1er juin 1892.

XIe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: addition au tarif exceptionnel 6 (chaux) — nouveau tarif exceptionnel 14 pour le transport des emballages vides et usagés en petite vitesse.

Tarifs, valables depuis le 1er octobre 1898: pour le transport des marchandises entre Ober-Graslitz (station du chemin de fer de Buschtěhrad) et les stations des chemins de fer de l'Etat de Saxe et des autres chemins de fer exploités par l'Etat de Saxe, ainsi que la station de Gera (Reuss) du réseau administré par la direction royale à Erfurt.

Ces tarifs annulent et remplacent le tarif du 1er janvier 1893 et ses suppléments.

Neue Tarife und Tarif-Nachträge für den Eisenbahn-Güterverkehr,

auf welchen das Internationale Uebereinkommen Anwendung findet.

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahn-Verband. (G. V.: königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden.)

Teil II. Heft 1 vom 1. Juni 1892.

Nachtrag XII, gültig vom 1. Oktober 1898: Änderung der besonderen Bestimmungen — Frachtsätze für die Station Triebischthal bei Meissen — neuer Ausnahmetarif 4 *b* (Obst) — ermässigte und neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 13 (Kalk etc.) — neuer Ausnahmetarif 19 (Gurken etc.) — neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 25 *a* (Tabaklauge) — Ergänzung des Ausnahmetarifs 33 (Dünger etc.) — Ergänzung des Ausnahmetarifs 42 (Petroleum etc.) — neuer Ausnahmetarif 48 (Quarzsteine) — neuer Ausnahmetarif 49 (Leinengarn).

Teil II. Heft 2 vom 1. Juni 1892.

Nachtrag XII, gültig vom 1. Oktober 1898: Ergänzung des Ausnahmetarifs 13 (Kalk) — neuer Ausnahmetarif 27 (Sand und Kies).

Teil II. Heft 5 vom 1. Juni 1892.

Nachtrag XI, gültig vom 1. Oktober 1898: Ergänzung des Ausnahmetarifs 6 (Kalk) — neuer Ausnahmetarif 14 für die Beförderung von leeren gebrauchten Emballagen als Frachtgut.

Tarife, gültig vom 1. Oktober 1898: für den Verkehr zwischen Ober-Graslitz (Station der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn) und Stationen der königlich sächsischen Staatseisenbahnen und der mitverwalteten übrigen Eisenbahnen, sowie der Station Gera (Reuss) des königlich preussischen Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt.

Hierdurch wird der Tarif vom 1. Januar 1893 nebst Nachträgen aufgehoben und ersetzt.

Union des chemins de fer Saxons-Austro-Hongrois. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Saxe à Dresde.)

IIe partie. Fascicule commun du 1er juin 1897.

IIe supplément, valable depuis le 1er novembre 1898: addition aux dispositions spéciales — modification et addition aux autres dispositions spéciales — changement de noms de stations — addition au tableau des distances kilométriques.

Trafic avec l'Autriche.

IIe partie. Fascicule 2 du 1er juin 1897.

IIe supplément, valable depuis le 1er novembre 1898: addition aux tarifs exceptionnels — changement de noms de stations — nouvelles taxes pour Triebischthal près Meissen — nouvelles taxes pour Settenz — nouvelles taxes des tarifs exceptionnels 11 A (fers et aciers), 13 (chaux) et 28 (papier d'emballage) — nouvelles taxes pour le trafic des marchandises dénommées dans les classes — taxes nouvelles et modifiées du tarif spécial III et du tarif exceptionnel 10 (kaolin) — nouvelles taxes des tarifs exceptionnels 11 (fers et aciers), 14 (bière) et 28 (papier d'emballage) — taxes nouvelles et réduites pour le trafic des marchandises dénommées dans les classes et les taxes spéciales du tarif spécial III — addition aux tarifs exceptionnels 3 (laine), 6 (sacs usagés), 11 A (fers et aciers, etc.), 13 (chaux), 14 (bière), 23 (scories de convertisseurs), 28 (papier d'emballage), 30 (graphite) et 31 (écorces) — nouveaux tarifs exceptionnels 33 (sable et gravier) et 34 (jus de tabac n'ayant pas encore servi).

IIe partie. Fascicule 4 du 1er mars 1898.

Ier supplément, valable depuis le 1er novembre 1898: changement de noms de stations — addition aux barèmes — suppression de taxes — rectifications au tarif.

IIe partie. Fascicule 5 du 1er mars 1898.

Ier supplément, valable depuis le 1er novembre 1898: addition à l'entête du tarif — changement de noms de stations — addition aux barèmes — rectifications au tarif — suppression de taxes.

Union Sud Allemande-Austro-Hongroise. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Bavière à Munich.)

Sächsisch-Oesterreich-Ungarischer Eisenbahn-Verband. (G. V.: königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden.)

Teil II. Gemeinschaftliches Heft vom 1. Juni 1897.

Nachtrag II, gültig vom 1. November 1898: Ergänzung der besonderen Bestimmungen — Änderung und Ergänzung der sonstigen besonderen Bestimmungen — Änderung von Stationsnamen — Ergänzung des Kilometerzeigers.

Verkehr mit Oesterreich.

Teil II. Heft 2 vom 1. Juni 1897.

Nachtrag II, gültig vom 1. November 1898: Ergänzung der Ausnahmetarife — Änderung von Stationsnamen — neue Frachtsätze für Triebischthal bei Meissen — neue Frachtsätze für Settenz — neue Frachtsätze der Ausnahmetarife 11 A (Eisen und Stahl), 13 (Kalk) und 28 (Packpapier) — neue Frachtsätze für den Klassengutverkehr — neue und geänderte Frachtsätze des Specialtarifs III und des Ausnahmetarifs 10 (Kaolin) — neue Frachtsätze für die Ausnahmetarife 11 (Eisen und Stahl), 14 (Bier) und 28 (Packpapier) — neue und ermässigte Frachtsätze für den Klassengutverkehr und die besonderen Frachtsätze des Specialtarifs III — Ergänzung der Ausnahmetarife 3 (Wolle), 6 (gebrauchte Säcke), 11 A (Eisen und Stahl etc.), 13 (Kalk), 14 (Bier), 23 (Konverterschlacken), 28 (Packpapier), 30 (Graphit) und 31 (Borke) — neue Ausnahmetarife 33 (Sand und Kies) und 34 (Tabaklauge, ungebraucht).

Teil II. Heft 4 vom 1. März 1898.

Nachtrag I, gültig vom 1. November 1898: Änderung von Stationsnamen — Ergänzung der Tariftafeln — Aufhebung von Frachtsätzen — Berichtigungen des Tarifs.

Teil II. Heft 5 vom 1. März 1898.

Nachtrag I, gültig vom 1. November 1898: Ergänzung des Titelblattes — Änderung von Stationsnamen — Ergänzung der Tariftafeln — Berichtigungen des Tarifs — Aufhebung von Frachtsätzen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband. (G. V.: Generaldirektion der k. Bayerischen Staatseisenbahnen in München.)

Digitized by Google

IIe partie. Fascicule A (fascicule commun) du 1er janvier 1894.

Ve supplément, valable depuis le 1er décembre 1898: modifications et additions au tarif principal et aux suppléments I à IV.

IIe partie. Fascicule D (fascicule commun) du 1er avril 1895.

IIIe supplément, valable depuis le 1er décembre 1898: addition à l'entête du tarif — modification aux dispositions concernant l'étendue d'application du fascicule commun — addition à l'avant-propos — modifications et additions au tableau des distances kilométriques.

IIe partie. Fascicule 10, valable depuis le 1er décembre 1898: barêmes pour le trafic des marchandises entre les stations des chemins de fer de l'Etat autrichien ainsi que des chemins de fer privés exploités par l'Etat (lignes en Galicie et en Bucovine) et des chemins de fer du Nord de l'Empereur Ferdinand (lignes en Galicie), d'une part, et les stations des chemins de fer de l'Etat de Wurtemberg, des chemins de fer de l'Etat de Bade, des chemins de fer impériaux d'Alsace-Lorraine, des chemins de fer du Palatinat, de la direction royale prussienne et grand-ducale hessoise à Mayence, du Mein-Neckar, de la direction royale à Francfort s. M. (lignes Niederlahnstein [non compris]-Francfort s. M.-Fulda avec embranchements Hanau-Aschaffenbourg, Hanau-Giessen [non compris] et Niederlahnstein-Wetzlar [non compris]) et de la direction royale à St-Jean-Sarrebruck, d'autre part.

Ce tarif annule et remplace le tarif exceptionnel pour le transport des œufs, du bitume, eaux minérales et huile de noix de palme, etc.

IIIe partie. Fascicule 3 du 1er février 1898.

IIIe supplément, valable depuis le 1er novembre 1898: additions et rectifications au tarif principal et au IIe supplément.

VIe partie. Fascicule nº 3, valable depuis le 1er octobre 1898: tarif exceptionnel pour le transport de fruits frais ou séchés en petite vitesse entre les stations des chemins de fer d'Aussig-Teplitz, du Nord de la Bohême, de Buschtěhrad, du Nord de l'Empereur Ferdinand, de Kaschau-Oderberg (lignes autrichiennes), du Nord-Ouest autrichien (ainsi que du chemin de fer d'intérêt

Teil II. Heft A (gemeinschaftliches Heft) vom 1. Januar 1894.

Nachtrag V, gültig vom 1. Dezember 1898: Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifs, sowie der Nachträge I—IV.

Teil II. Heft D (gemeinschaftliches Heft) vom 1. April 1895.

Nachtrag III, gültig vom 1. Dezember 1898: Ergänzung des Titelblattes — Änderung der Bestimmungen über den Geltungsbereich des gemeinschaftlichen Heftes — Ergänzung des Vorwortes — Änderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers.

Teil II. Heft 10, gültig vom 1. Dezember 1898: Tariftabellen für den Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) und der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Linien in Galizien), einerseits, und Stationen der k. Württembergischen Staatseisenbahnen, der grossh. Badischen Staatseisenbahnen, der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, der Pfälzischen Eisenbahnen, der k. Preussischen und grossh. Hessischen Eisenbahn-Direktion Mainz, der Main-Neckar-Eisenbahn, der k. Eisenbahn-Direktion Frankfurt a. M. (Strecken Niederlahnstein [ausgeschl.]-Frankfurt a. M.-Fulda nebst Seitenlinien, Hanau-Aschaffenburg, Hanau-Giessen [ausgeschl.] und Niederlahnstein-Wetzlar [ausgeschl.]) und der k. Eisenbahn-Direktion in St. Johann-Saarbrücken, andererseits.

Durch diesen Tarif wird der Ausnahmetarif für die Beförderung von Eiern, Erdharz, Mineralwasser, Palmkernöl etc., vom 1. März 1893 nebst Nachtrag I bis III aufgehoben und ersetzt.

Teil III. Heft 3 vom 1. Februar 1898.

Nachtrag III, gültig vom 1. November 1898: Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes und des Nachtrags II.

Teil VI, Heft Nr. 3, gültig vom 1. Oktober 1898: Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst, frischem und getrocknetem in gewöhnlicher Fracht zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. priv. Kaschau-

Digitized by Google

local de Kuttenberg, exploité par le chemin de fer du Nord-Ouest autrichien), des chemins de fer de l'Etat autrichien, de même que des chemins de fer privés exploités par l'Etat (lignes en Bohême, Moravie et Silésie), de la Société austro-hongroise des chemins de fer de l'Etat (non compris les lignes de Stadlau-Marchegg et Simmering-Bruck a. L., y compris les lignes secondaires), ainsi que des chemins de fer Commerciaux de la Bohême, d'une part, et les stations des chemins de fer de l'Etat de Wurtemberg, de l'Etat de Bade, du Palatinat, de la direction royale et grand-ducale prussienne et hessoise à Mayence, du Mein-Neckar, de la direction royale à Francfort s. M. (tronçons de Niederlahnstein [non compris]-Francfort s. M.-Fulda et embranchements, Hanau-Aschaffenbourg, Hanau-Giessen [non compris] et Niederlahnstein-Wetzlar [non compris]), et de la direction royale à St-Jean-Sarrebruck, d'autre part.

Ce tarif annule et remplace le 3e fascicule de la VIe partie du 1er décembre 1891.

Oderberger Eisenbahn (österreichische Linien), der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn (sowie der von der österreichischen Nordwestbahn betriebenen k. k. priv. Kuttenberger Lokalbahn), der k. k. österreichischen Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Böhmen, Mähren und Schlesien), der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft (exkl. der Linien Stadlau-Marchegg und Simmering-Bruck a. L. nebst Nebenlinien), sowie der k. k. priv. Böhmischen Kommerzialbahnen, einerseits, und Stationen der k. Württembergischen Staatseisenbahnen, der grossh. Badischen Staatseisenbahnen, der Pfalzischen Eisenbahnen, der k. Preussischen und grossh. Hessischen Eisenbahndirektion in Mainz, der Main-Neckar-Eisenbahn, der k. Eisenbahndirektion Frankfurt a. M. (Strecken Niederlahnstein [ausgeschlossen]-Frankfurt a. M.-Fulda nebst Seitenlinien Hanau-Aschaffenburg, Hanau-Giessen [ausgeschlossen] und Niederlahnstein-Wetzlar [ausgeschlossen]), und der k. Eisenbahndirektion in St. Johann-Saarbrücken, andererseits.

Hierdurch wird der Tarif Teil VI Heft Nr. 3 vom 1. Dezember 1891 aufgehoben und ersetzt.

Trafic des marchandises Tyrol-Vorarlberg-Wurtemberg et Sud-Ouest allemand. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Bade à Carlsruhe.)

Trafic avec le Wurtemberg.

IIe partie. Fascicule 1 du 1er avril 1898.

Ier supplément, valable depuis le 1er décembre 1898: modifications et additions aux barèmes — rectifications au tarif.

Trafic avec le Sud-Ouest de l'Allemagne.

IIe partie. Fascicule 2 du 1er avril 1898.

Ier supplément, valable depuis le 1er décembre 1898: modifications et additions aux barèmes — tarif exceptionnel no 2 (dispositions du tarif relatives, à l'entreposage (réexpédition) à Bregenz — tarif exceptionnel no 5 (admission des stations de Kreuzwald, Rheinau et Lindau, gare de formation) — rectifications au tarif.

Tirol-Vorarlberg-Württembergischer bezw. Südwestdeutscher Güterverkehr. (G. V.: Generaldirektion der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen in Karlsruhe.)

Verkehr mit Württemberg.

Teil II. Heft 1 vom 1. April 1898.

Nachtrag I, gültig vom 1. Dezember 1898: Änderungen der Tariftabellen — Berichtigungen des Tarifs.

Verkehr mit Südwestdeutschland.

Teil II. Heft 2 vom 1. April 1898.

Nachtrag I, gültig vom 1. Dezember 1898: Änderungen und Erganzungen der Tariftabellen Ausnahmetarif Nr. 2 (Tarifbestimmungen über die Einlagerung [Reexpedition] in Bregenz) — Ausnahmetarif Nr. 5 (Einbeziehung der Stationen Kreuzwald, Rheinau und Lindau, Rangierbahnhof) — Berichtigungen des Tarifs.

Union Ouest Allemande-Austro-Hongroise. (A. g.: direction royale à Breslau.)

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband. (G. V.: königl. Eisenbahndirektion in Breslau.)

Digitized by Google

Trafic avec l'Autriche.

IIe partie. Fascicule 1 du 1er septembre 1892.

19e supplément, valable depuis le 1er décembre 1898: taxes modifiées pour les transports en grande vitesse, ainsi que des classes I et II des colis isolés en petite vitesse pour le trafic avec Prague et Vienne, et leurs Faubourgs — modification des taxes additionnelles pour Vienne gare des rives du Danube et Vienne gare des quais du Danube — nouvelle taxe du tarif exceptionnel n° 8 (bois, etc.) — taxes modifiées du tarif exceptionnel n° 15 *a* et *b* (argile, etc.) — addition au tableau des distances kilométriques.

IIe partie. Fascicule 2 du 1er septembre 1892.

18e supplément, valable depuis le 1er décembre 1898: taxes modifiées de la classe de grande vitesse, ainsi que des classes I et II des colis isolés en petite vitesse pour le trafic avec Prague du chemin de fer de Buschtěhrad — nouvelles taxes du tarif exceptionnel n° 15 (argile, etc.).

Appendice aux fascicules 1 et 2 du 1er septembre 1892.

5e supplément, valable depuis le 1er décembre 1898: nouvelles taxes de la classe de grande vitesse, ainsi que des classes I et II des colis isolés en petite vitesse pour le trafic avec Prague, etc., et Vienne, etc. — modifications aux taxes de soudure pour le trafic avec Vienne gare des quais du Danube.

Trafic avec la Hongrie.

IIe partie. Fascicule 3 du 10 décembre 1892.

9e supplément, valable depuis le 1er décembre 1898: modification à l'entête du 8e supplément — modification à l'avant propos — changement de noms de stations — modification aux dispositions spéciales — admission des stations de Budapest-központi-vásárcsarnok (halle centrale) et Buda-császárfürdö-kitérö — nouvelles taxes du tarif exceptionnel *b* (son, etc.) — suppression de taxes — rectification de fautes d'impression — addition au tableau des distances kilométriques.

IIe partie. Fascicule 4 du 1er août 1893.

10e supplément, valable depuis le 1er décembre 1898: modification des dispositions spéciales — changement de noms de stations — admission des stations de Budapest-központi-vásárcsarnok (halle

Verkehr mit Oesterreich.

Teil II. Heft 1 vom 1. September 1892.

Nachtrag 19, gültig vom 1. Dezember 1898: geänderte Frachtsätze für Eilgut, sowie für die Stückgutklassen I und II im Verkehre mit Prag und Wien nebst Vororten — Änderung der Zuschlagsbeträge für Wien Donauuferbahnhof und Donauquaibahnhof — neuer Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 8 (Holz etc.) — geänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 15a und b (Thon etc.) — Ergänzung des Kilometerzeigers.

Teil II. Heft 2 vom 1. September 1892.

Nachtrag 18, gültig vom 1. Dezember 1898: geänderte Frachtsätze der Eilgutklasse, sowie der Stückgutklassen I und II für den Verkehr mit Prag der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn — neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 15 (Thon etc.)

Anhang zu den Tarifheften 1 und 2 vom 1. September 1892.

Nachtrag 8, gültig vom 1. Dezember 1898: anderweite Frachtsätze der Eilgutklasse und der Stückgutklassen I und II für den Verkehr mit den Stationen Prag etc. und Wien etc. — Änderungen der Anstossbeträge für den Verkehr mit Wien Donauquaibahnhof.

Verkehr mit Ungarn.

Teil II. Heft 3 vom 10. Dezember 1892.

Nachtrag 9, gültig vom 1. Dezember 1898: Änderung des Titelblattes des Nachtrages 8 — Änderungen des Vorwortes — Änderung von Stationsnamen — Änderung der besonderen Bestimmungen — Aufnahme der Stationen Budapest-központi-vásárcsarnok (Centralmarkthalle) und Buda-császárfürdö-kitérö — neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs b (Kleie etc.) — Aufhebung von Frachtsätzen — Druckfehler-Berichtigung — Ergänzung des Kilometerzeigers.

Teil II. Heft 4 vom 1. August 1893.

Nachtrag 10, gültig vom 1. Dezember 1898: Änderung der besonderen Bestimmungen — Änderung von Stationsnamen — Aufnahme der Stationen Budapest-központi-vásárcsarnok (Cen-

Digitized by Google

centrale) et Buda-császárfürdô-kiterö des chemins de fer de l'Etat hongrois — taxes modifiées de la classe de grande vitesse et des classes I et II des colis isolés pour le trafic avec Budapest et Pozsony (Pressbourg) — modification à la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel n° 5 (semences, etc.) — modification à la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel n° 13 (benzine, etc.) — taxes du tarif exceptionnel n° 13 (benzine d'huile minérale, etc.) pour la station de Bosna-Brod des chemins de fer de l'Etat hongrois — taxes du tarif exceptionnel n° 19 (sels à base potassique bruts pour engrais, etc.) pour Wendessen, station de la direction royale à Magdebourg — addition au tableau des distances kilométriques.

Trafic avec l'Autriche et la Hongrie.

II° partie. Fascicule 5 du 1er septembre 1897.

1er supplément, valable depuis le 1er décembre 1898: addition à l'entête du tarif principal — modification aux dispositions spéciales — nouvelle taxe du tarif spécial III Teuchern-Laase — nouvelle taxe du tarif exceptionnel n° 1 (lignites, etc.) — taxes nouvelles et modifiées du tarif exceptionnel n° 3 (cuivre brut, etc.).

Union Allemande-Russe. (A. g.: direction royale à Bromberg.)

Partie III B du 20 décembre 1894/1er janvier 1895.

VII° supplément, valable depuis le 1er/13 octobre 1898: nouveau tarif exceptionnel 22 pour le transport des sucres.

Tarif exceptionnel 24, valable depuis le 17 février/1er mars 1899: pour le transport des bois et matériaux de construction en bois par wagons complets au départ de la Russie à destination de Kœnigsberg en Prusse K. O., Kœnigsberg en Prusse, gare du quai, Kœnigsberg en Prusse, gare du chemin de fer Sud-Est prussien, Pillau, Memel, Dantzig et Neufahrwasser.

Trafic Russe-Est prussien via Graïewo.

Tarif pour le transport des marchandises du 20 décembre 1894/1er janvier 1895.

VII° supplément, valable depuis le 8/20 octobre 1898: nouvelles taxes du tarif exceptionnel 17 pour le transport du sucre en poudre et du sucre raffiné — rectifications au tarif.

tralmarkthalle) und Buda-császárfürdo-kitérö der königl. Ungarischen Staatsbahnen — geänderte Frachtsätze der Eilgutklasse und der Stückgutklassen I und II für den Verkehr mit Budapest etc. und Pozsony (Pressburg) — Änderung der Warenbezeichnung des Ausnahmetarifs Nr. 5 (Samen etc.) — Änderung der Warenbezeichnung des Ausnahmetarifs Nr. 13 (Benzin etc.) — Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 13 (Benzin aus Erdöl etc.) für die Station Bosna-Brod der königl. Ungarischen Staatsbahnen — Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 19 (rohe Kalisalze zu Düngezwecken etc.) für die Station Wendessen des Direktionsbezirks Magdeburg — Ergänzung des Kilometerzeigers.

Verkehr mit Oesterreich und Ungarn.

Teil II. Heft 5 vom 1. September 1897.

Nachtrag 1, gültig vom 1. Dezember 1898: Ergänzung des Titelblattes des Haupttarifs — Änderung der besonderen Bestimmungen — neuer Frachtsatz des Specialtarifs III Teuchern-Laase — neuer Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 1 (Braunkohlen etc.) — neue und geänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 3 (Rohkupfer etc.

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. (G. V.: königl. Eisenbahndirektion in Bromberg.)

Teil III B vom 20. Dezember 1894/1. Januar 1895.

VII. Nachtrag, gültig vom 1./13. Oktober 1898: neuer Ausnahmetarif 22 für die Beförderung von Zucker.

Ausnahmetarif 24, gültig vom 17. Februar/1. März 1899: für die Beförderung von Holz und Holzbaumaterialien in Wagenladungen von Russland nach Königsberg i. Pr. K. O., Königsberg i. Pr. Quaibahnhof, Königsberg i. Pr. der ostpreuss. Südbahn, Pillau, Memel, Danzig und Neufahrwasser.

Russisch-Ostpreussischer Verkehr über Grajewo.

Gütertarif vom 20. Dezember 1894/1. Januar 1895.

VII. Nachtrag, gültig vom 8./20. Oktober 1898: neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 17 für Sandzucker und Zucker-Raffinade — Berichtigungen des Tarifs.

Digitized by Google

Trafic Dantzig-Varsovie via Mlava.

Tarif pour le transport des marchandises du 20 octobre/1er novembre 1897.

IIe supplément, valable depuis le 8/20 octobre 1898: nouvelles taxes du tarif exceptionnel B pour le transport des sucres, etc., dans la direction de la Russie — rectifications au tarif.

Trafic Russe-Ouest de la Prusse via Mlava.

Tarif pour le transport des marchandises du 20 mai/1er juin 1895.

IVe supplément, valable depuis le 8/20 octobre 1898: nouvelles taxes du tarif exceptionnel 17 pour le transport du sucre en poudre — rectifications au tarif.

Trafic Kœnigsberg-Varsovie via Graïewo.

Tarif pour le transport des marchandises du 20 octobre/1er novembre 1897.

IIe supplément, valable depuis le 8/20 octobre 1898: nouvelles taxes du tarif exceptionnel B pour le transport du sucre raffiné, etc., dans la direction de la Russie — rectifications au tarif.

Trafic limitrophe Allemand-Sosnowice. (A. g.: direction royale à Bromberg.)

IIe partie. Fascicule 1 du 20 août/1er septembre 1896.

IIe supplément, valable depuis le 19 septembre/1er octobre 1898: rectification aux dispositions additionnelles spéciales du règlement d'exploitation — modification aux prescriptions spéciales du tarif — addition aux dispositions spéciales du tarif des frais accessoires — taxes nouvelles et modifiées — nouvelles taxes pour les transports en grande vitesse et les deux classes des colis isolés — additions et rectifications au tarif — modifications aux explications concernant les conditions des stations, etc. (annexe 1 au tarif).

Trafic des marchandises Saxon-Suisse via Lindau-Romanshorn. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Saxe à Dresde.)

Tarif du 10 avril 1891.

VIIe supplément, valable depuis le 5 novembre 1898: modifications et additions aux remarques préliminaires du tarif des marchandises — changement de noms de stations — nouvelles taxes pour les colis isolés en grande et en petite vitesse.

Danzig-Warschauer Güterverkehr über Mlawa.

Gütertarif vom 20. Oktober/1. November 1897.

II. Nachtrag, gültig vom 8./20. Oktober 1898: neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs B für Zucker u. s. w. in der Richtung von Russland — Berichtigungen des Tarifs.

Russisch-Westpreussischer Verkehr über Mlawa.

Gütertarif vom 20. Mai/1. Juni 1895.

IV. Nachtrag, gültig vom 8./20. Oktober 1898: neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 17 für Sandzucker — Berichtigungen des Tarifs.

Königsberg-Warschauer Güterverkehr über Grajewo.

Gütertarif vom 20. Oktober/1. November 1897.

II. Nachtrag, gültig vom 8./20. Oktober 1898: neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs B für Zucker-Raffinade u. s. w. für die Richtung von Russland — Berichtigungen des Tarifs.

Deutsch-Sosnowicer Grenz-Verkehr. (G. V.: königl. Eisenbahndirektion in Bromberg.)

Teil II. Heft 1 vom 20. August/1. September 1896.

II. Nachtrag, gültig vom 19. September/1. Oktober 1898: Berichtigung der besonderen Zusatzbestimmungen zum Betriebs-Reglement — Änderung der besonderen Tarifvorschriften — Ergänzung der besonderen Bestimmungen zum Tarif für die Nebengebühren — neue und anderweite Frachtsätze — anderweite Frachtsätze für Eilgut und die beiden Stückgutklassen — Ergänzungen und Berichtigungen des Tarifs — Änderungen der Erläuterungen über die Bahnhofsverhältnisse u. s. w. (Anlage 1 des Tarifs).

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau-Romanshorn. (G. V.: königl. Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden.)

Tarif vom 10. April 1891.

Nachtrag VII, gültig vom 5. November 1898: Änderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Güterfrachttarife — Änderungen von Stationsnamen — neue Frachtsätze für Eil- und Fracht-Stückgut.

Digitized by Google

Union pour le transport des marchandises Sud-Ouest Allemande-Suisse. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Bade à Carlsruhe.)

IIe partie. Livret I A du 1er septembre 1892.

IXe annexe, valable depuis le 1er octobre 1898: complément du titre — complément de l'avant-propos — complément des taxes directes du tarif général — complément du tarif exceptionnel n° 1 (bois) — tarif exceptionnel n° 3a (pommes et poires fraiches) — modification au tarif exceptionnel n° 5 (pâte de bois, etc.) — complément des tarifs exceptionnels n° 6 (bois du tarif spécial III de la classification allemande-suisse), n° 7 (ciment), n° 8 (fers et aciers, etc.) — modification et complément du tarif exceptionnel n° 12 (céréales, etc.) — complément des tarifs exceptionnels n° 13 (engrais) et 14 (huile de palme, etc.) — tarif exceptionnel n° 25 (chaux vive et plâtre) — complément du tarif exceptionnel n° 27 (bois de pitch-pine, etc.) — tarifs exceptionnels n° 32 (produits de fécule de pommes de terre) n° 33 (papier de toute nature) n° 34 (fromages secs) et n° 36 (alcool et trois-six) — complément de l'indicateur des distances — modification de l'avant-propos de l'indicateur des distances — changement de noms de stations — observations au tarif.

IIe partie. Livret I B du 1er juillet 1896.

IIe supplément, valable depuis le 1er octobre 1898: complément du titre — complément de l'avant-propos — modification et complément aux tableaux de soudure des classes du tarif général — tarif exceptionnel n° 3a (pommes et poires fraiches) — modification au tarif exceptionnel n° 5 (pâte de bois, etc.) — modification et complément au tarif exceptionnel n° 7 (ciment) — complément aux tarifs exceptionnels n° 8 (fers et aciers, etc.) et n° 9 (pierres, etc.) — modification et complément au tarif exceptionnel n° 12 (céréales, etc.) — complément aux tarifs exceptionnels n° 13 (engrais) et n° 14 (huile de palme, etc.) — tarif exceptionnel n° 25 (chaux vive et plâtre) — complément au tarif exceptionnel n° 27 (bois de pitch-pine, etc.) — tarifs exceptionnels n° 32 (produits de fécule de pommes de terre), n° 33 (papier de toute nature),

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. (G. V.: Generaldirektion der Grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen in Karlsruhe.)

Teil II. Heft I A vom 1. September 1892.

IX. Nachtrag, gültig vom 1. Oktober 1898: Ergänzung des Titelblattes — Ergänzung des Vorworts — Ergänzung der direkten Frachtsätze des allgemeinen Tarifs — Ergänzung des Ausnahmetarifs Nr. 1 (Holz) — Ausnahmetarif Nr. 3a (frische Äpfel und Birnen) — Änderung des Ausnahmetarifs Nr. 5 (Holzstoff u. s. w.) — Ergänzung der Ausnahmetarife Nr. 6 (Holz des deutsch-schweiz. Specialtarifs III), Nr. 7 (Cement), Nr. 8 (Eisen und Stahl u. s. w.) — Änderung und Ergänzung des Ausnahmetarifs Nr. 12 (Getreide u. s. w.) — Ergänzung der Ausnahmetarife Nr. 13 (Düngemittel), Nr. 14 (Palmöl u. s. w.) — Ausnahmetarif Nr. 25 (gebrannter Kalk und Gips) — Ergänzung des Ausnahmetarifs Nr. 27 (Pitch-Pine-Holz u. s. w.) — Ausnahmetarife Nr. 32 (Kartoffelstärkefabrikate), Nr. 33 (Papier aller Art), Nr. 34 (Käse, fester), Nr. 36 (Sprit und Spiritus) — Ergänzung der Kilometertabellen — Änderung der Vorbemerkungen zu den Kilometertabellen — Änderung von Stationsnamen — Bemerkung zum Tarif.

Teil II. Heft I B vom 1. Juli 1896.

II. Nachtrag, gültig vom 1. Oktober 1898: Ergänzung des Titelblattes — Ergänzung des Vorwortes — Änderung und Ergänzung der Schnittabellen für die allgemeinen Tarifklassen — Ausnahmetarif Nr. 3a (frische Äpfel und Birnen) — Änderung des Ausnahmetarifs Nr. 5 (Holzstoff u. s. w.) — Änderung und Ergänzung des Ausnahmetarifs Nr. 7 (Cement) — Ergänzung der Ausnahmetarife Nr. 8 (Eisen und Stahl u. s. w. und Nr. 9 (Steine u. s. w.) — Änderung und Ergänzung des Ausnahmetarifs Nr. 12 (Getreide u. s. w.) — Ergänzung der Ausnahmetarife Nr. 13 (Düngemittel), Nr. 14 (Palmöl u. s. w.) — Ausnahmetarif Nr. 25 (gebrannter Kalk und Gips) — Ergänzung des Ausnahmetarifs Nr. 27 (Pitch-Pine-Holz u. s. w.) — Ausnahmetarife Nr. 32 (Kartoffelstärkefabrikate), Nr. 33 (Papier aller Art), Nr. 34 (Käse, fester), Nr. 35 (Soda, kaustische)

Digitized by Google

n° 34 (fromages secs), n° 35 (soude caustique) et n° 37 (betteraves) — complément de l'indicateur des distances — modification de l'avant-propos de l'indicateur des distances — changement de noms de stations — observation au tarif.

und Nr. 37 (Rüben) — Erganzung der Kilometertabellen — Änderung der Vorbemerkungen zu den Kilometertabellen — Änderung von Stationsnamen — Bemerkung zum Tarif.

Trafic Belge-Suisse. (Publié par l'administration des chemins de fer de l'Etat belge à Bruxelles.)

Belgisch-Schweizerischer Güterverkehr. (Veröffentlicht durch die Verwaltung der belgischen Staatseisenbahnen in Brüssel.)

Tarif exceptionnel du 1er avril 1890 pour le transport des houilles, cokes et briquettes de charbon, ainsi que du charbon moulu (houille pulvérisée).

1er supplément, valable depuis le 15 novembre 1898: modifications et additions au tarif.

Ce supplément annule et remplace le 1er et le 2e supplement parus jusqu'à ce jour.

Ausnahmetarif vom 1. April 1890 für die Beförderung von Steinkohlen, Coaks und Steinkohlenbriquettes, sowie von Steinkohlen gemahlen.

Nachtrag 1, gültig vom 15. November 1898: Änderungen und Ergänzungen des Tarifs.

Durch diesen Nachtrag werden die bisherigen Nachträge I und II aufgehoben und ersetzt.

Trafic des marchandises Belge-Néerlandais-Italien. (A. g.: direction des chemins de fer d'Alsace-Lorraine à Strasbourg.)

Tarif exceptionnel, valable depuis le 1er décembre 1898: pour le transport accéléré des denrées alimentaires par wagons complets au départ de l'Italie vers la Belgique et les Pays-Bas en transit par le St.-Gothard ou le Brenner.

Le présent tarif annule et remplace le tarif de même dénomination du 1er avril 1895.

Belgisch-Niederländisch-Italienischer Güterverkehr. (G. V.: Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in Strassburg.)

Ausnahmetarif, gültig vom 1. Dezember 1898: für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln in vollen Wagenladungen aus Italien nach Belgien und den Niederlanden via Gotthard und Brenner.

Hierdurch wird der gleichnamige Ausnahmetarif vom 1. April 1895 aufgehoben und ersetzt.

Trafic Néerlandais-Austro-Hongrois. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Saxe à Dresde.)

IIe partie. Fascicule 3 du 1er avril 1895.

VIe supplément, valable depuis le 1er avril 1899: admission des stations de Budapest-Angyalföld et Buda-Császárfürdö-kitérö — nouveau tarif exceptionnel 11 (fruits frais, gibier et volailles mortes) — nouveau tarif exceptionnel 24 (colle d'os) — addition au tableau des distances kilométriques.

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband. (G. V.: königl. Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden.)

Teil II. Heft 3 vom 1. April 1895.

Nachtrag VI, gültig vom 1. April 1899: Aufnahme der Stationen Budapest-Angyalföld und Buda-Császárfürdö kitérö — anderweiter Ausnahmetarif 11 (frisches Obst, totes Wild und totes Geflügel) — neuer Ausnahmetarif 24 (Knochenleim) — Ergänzung des Kilometerzeigers.

Trafics de transbordement sur l'Elbe. (A. g.: direction du chemin de fer Nord-Ouest autrichien à Vienne.)

Tarif. Ire partie, valable depuis le 1re mars 1899: pour le trafic de transbordement sur l'Elbe avec

Elbe-Umschlags-Verkehr. (G. V.: Direktion der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn in Wien.)

Tarif. Teil I, gültig vom 1. März 1899: für den Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich, West-

Digitized by Google

l'Autriche, l'Ouest de l'Autriche, la Hongrie, la Galicie et Bucovine, le Sud-Ouest de la Russie, mais seulement pour les stations de transbordement autrichiennes d'Aussig débarcadère, Schœnpriesen transbordement, Tetschen/Bodenbach débarcadère et Laube.

Ce tarif annule le tarif de même dénomination du 1er mai 1894 avec les suppléments I à III.

Union des chemins de fer Austro-Hongrois-Français. (A. g.: chemins de fer de l'Etat autrichien à Vienne.)

IIIe partie. Fascicule 1, valable depuis le 1er mars 1899: tarif exceptionnel pour le transport en petite vitesse des céréales, légumes à cosses, malt, graines de colza et de navets, ainsi que de produits de minoterie dérivant des céréales et des légumes à cosses par quantités d'au moins 10 000 kilogrammes ou payant pour ce poids, par wagon employé et par lettre de voiture au départ des stations des chemins de fer d'Aussig-Teplitz, de Buschtěhrad, du Nord de l'Empereur Ferdinand, du Nord-Ouest autrichien (ainsi que du chemin de fer d'intérêt local de Kuttenberg, exploité par le Nord-Ouest autrichien) et du chemin de fer de Jonction Sud-Nord allemand, de la Société austro-hongroise des chemins de fer de l'Etat et des chemins de fer privés exploités par l'Etat, ainsi que de stations de la Société des chemins de fer du Sud (lignes autrichiennes) à destination de stations des chemins de fer de l'Est français.

Ce tarif annule et remplace les fascicules 1 et 3 de la IIIe partie du 1er décembre 1893 et du 1er novembre 1894 avec leurs appendices et suppléments.

IIIe partie. Fascicule 2, valable depuis le 1er mars 1899: tarif exceptionnel pour le transport en petite vitesse de céréales, légumes à cosses, malt, graines de colza et de navets, ainsi que de produits de minoterie dérivés des céréales et des légumes à cosses par quantités d'au moins 10 000 kilogrammes ou payant pour ce poids, par wagon employé et par lettre de voiture au départ de stations de la Société des chemins de fer du Sud (lignes hongroises), des chemins de fer de l'Etat hongrois (y compris les chemins de fer de Fünfkirchen-Barcs), du chemin de

österreich, Ungarn, Galizien und Bukowina, Südwest-Russland, jedoch nur für die österreichischen Elbe-Umschlags-Plätze: Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Laube.

Hierdurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. Mai 1894 samt Nachträgen I—III ausser Kraft gesetzt.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahn-Verband. (G. V.: k. k. österreichische Staatsbahnen in Wien.)

Teil III. Heft 1, gültig vom 1. März 1899: Ausnahmetarif für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Getreide, Hülsenfrüchten, Malz, Raps- und Rübsamen, sowie von Mahlprodukten aus Getreide und Hülsenfrüchten bei Aufgabe von mindestens 10,000 Kilogramm oder Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Frachtbrief und Wagen von Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, der ausschl. priv. Buschtěhrader-Eisenbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn (sowie der von der österr. Nordwestbahn betriebenen k. k. priv. Kuttenberger Lokalbahn) und der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen, sowie von Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien) nach Stationen der Französischen Ostbahnen.

Hierdurch werden die Hefte 1 und 3 des Tarif-Teiles III vom 1. Dezember 1893 bezw. 1. November 1894 samt Anhängen und Nachträgen aufgehoben und ersetzt.

Teil III. Heft 2, gültig vom 1. März 1899: Ausnahmetarif für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Getreide, Hülsenfrüchten, Malz-, Raps- und Rübsamen, sowie von Mahlprodukten aus Getreide und Hülsenfrüchten bei Aufgabe von mindestens 10,000 Kilogramm oder Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Frachtbrief und Wagen von Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien), der königl. ungar. Staatseisenbahnen (einschliesslich der k. priv. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn), der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien,

Digitized by Google

fer de Kaschau-Oderberg (lignes hongroises) et du chemin de fer de Raab-Oedenbourg-Ebenfurt à destination de chemins de fer de l'Est français.

Ce tarif annule et remplace le tarif de même dénomination du 1er octobre 1894, ainsi que son appendice et son 1er supplément.

und der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn nach Stationen der Französischen Ostbahnen.

Hierdurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. Oktober 1894 nebst Anhang und Nachtrag I aufgehoben und ersetzt.

Tarif Belge-Sud-Ouest Allemand. (Publié par l'administration des chemins de fer de l'Etat belge à Bruxelles.)

Fascicule 5b du 1er septembre 1895.

1er supplément, valable depuis le 15 février 1899: nouveau tarif exceptionnel pour le transport de la pâte de bois et de la cellulose de bois — nouveau tarif exceptionnel pour le transport des pommes de terre — additions et modifications diverses.

Fascicule 6b du 1er juin 1896.

2e supplément, valable depuis le 15 février 1899: tarification de nouvelles stations belges et allemandes — nouveau tarif exceptionnel pour le transport de la pâte de bois et de la cellulose de bois — additions et modifications diverses.

Fascicule 7b du 1er novembre 1897.

2e supplément, valable depuis le 15 février 1899: tarification de la Sambre (Racc. de la Société métallurgique) et de Mouscron (station) — suppression du tarif exceptionnel no 6 pour le transport des fruits frais — nouveau tarif exceptionnel pour le transport de la pâte de bois et de la cellulose de bois — additions et modifications diverses.

Belgisch-Südwestdeutscher Tarif. (Veröffentlicht durch die Verwaltung der Belgischen Staatseisenbahnen in Brüssel.)

Heft 5b vom 1. September 1895.

1. Nachtrag, gültig vom 15. Februar 1899: neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Holzstoff und Cellulose — neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Kartoffeln — verschiedene Ergänzungen und Änderungen.

Heft 6b vom 1. Juni 1896.

2. Nachtrag, gültig vom 15. Februar 1899: Tarifierung von neuen belgischen und deutschen Stationen — neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Holzstoff und Cellulose — verschiedene Änderungen und Ergänzungen.

Heft 7b vom 1. November 1897.

2. Nachtrag, gültig vom 15. Februar 1899: Tarifierung von La Sambre (Industriegleis der Metallurgischen Gesellschaft) und Mouscron (Station) — Aufhebung des Ansnahmetarifs Nr. 6 für die Beförderung von frischen Früchten — neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Holzstoff und Cellulose — verschiedene Änderungen und Ergänzungen.

Trafic Belge-Suisse. (Publié par l'administration des chemins de fer de l'Etat belge à Bruxelles.)

Ire partie. Fascicule A du 1er janvier 1893.

4e supplément, valable depuis le 1er mars 1899: additions et modifications au tarif.

Barèmes du 1er septembre 1890 applicables aux transports de houilles, cokes et briquettes de charbon.

5e supplément, valable depuis le 1er novembre 1898: modifications et additions au tarif.

Belgisch-Schweizerischer Verkehr. (Veröffentlicht durch die Verwaltung der belgischen Staatseisenbahnen in Brüssel.)

Teil I. Heft A vom 1. Januar 1893.

4. Nachtrag, gültig vom 1. März 1899: Änderungen und Ergänzungen des Tarifs.

Tarife vom 1. September 1890 für die Beförderung von Steinkohlen, Coaks und Steinkohlen-Briquettes.

5. Nachtrag, gültig vom 1. November 1898: Änderungen und Ergänzungen des Tarifs.

Trafic des marchandises entre l'Autriche-Hongrie, d'une part, l'Allemagne, le Grand-Duché

Gütertarif zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und

Digitized by Google

de Luxembourg, la Belgique et les Pays-Bas, d'autre part. (Publié par l'administration des chemins de fer de l'Etat belge à Bruxelles.)

IIe partie. Fascicule 3 du 1er avril 1895.

7e *supplément, valable depuis le 1er mars 1899:* modifications et additions au tarif.

Trafic des marchandises Prusso/Saxon-Suisse. (A. g.: direction du chemin de fer du Nord-Est suisse à Zurich.)

IIe partie, valable depuis le 1er mars 1899: Tarif pour le service direct des marchandises entre les stations suivantes des chemins de fer royaux de l'Etat de Saxe: Elsterwerda (B. D. B.), Gera (Reuss), Gœrlitz, Kamenz, Leipzig I Bayer. Bhf.), Leipzig II (Dresdn. Bhf.), Leipzig-Connewitz, Leipzig-Stötteritz, Plagwitz-Lindenau et Zeitz, de plus entre les stations suivantes des chemins de fer de l'Etat de Prusse: Gœrlitz de la direction royale des chemins de fer à Breslau, Elsterwerda (B. D. B.), Kamenz, Leipzig-Eutritzsch, Leipzig (Berl. Bhf., Eilenb. Bhf., Magdeb. Bhf. et Thuring. Bhf.), Plagwitz-Lindenau et Schœnefeld près de Leipzig de la direction royale des chemins de fer à Halle, Gera (Reuss) et Zeitz de la direction royale des chemins de fer à Erfurt, d'une part, et certaines stations des chemins de fer de l'Union suisse (y compris le chemin de fer du Toggenbourg et la ligne Wald-Rüti), du Nord-Est suisse, de la Vallée de la Tœss, du Central suisse (y compris le Sud de l'Argovie), de la Vallée de l'Emme et du Jura-Simplon (y compris le chemin de fer du Bulle-Romont, du Lac de Thoune et du Bœdeli, d'autre part.

Le présent tarif annule et remplace:

1° Les prix de transport figurant dans le tarif des marchandises saxon-suisse via Lindau (IIe partie, 1er livret du 1er août 1895, et son 1er supplément), ainsi que dans le tarif exceptionnel pour fruits frais en trafic saxon-suisse, du 1er octobre 1893 et sa Ire annexe, pour le trafic entre les stations de Gera (Reuss), Gœrlitz in Schlesien, Kamenz, Leipzig I et II (Bayer. et Dresdn. Bhf.), Plagwitz-Lindenau et Zeitz des chemins de fer royaux de l'Etat de Saxe, d'une part, et des chemins de fer suisses, d'autre part.

2° Les prix de transport figurant dans les tarifs des marchandises nord-allemand-suisse (IIe partie, livret 5, 1re division, du 1er juin 1891, et ses annexes; livret 5, 2e division, du 1er novembre 1894 et ses annexes; livret 6, 1re et 2e division, du 15 octobre 1893, et ses 1res annexes) pour le trafic entre les stations d'Eutritzsch, Gera (Reuss), Gœrlitz, Kamenz, Leipzig-Berliner, Eilenburger, Magde-

den Niederlanden anderseits. (Veröffentlicht durch die Verwaltung der belgischen Staatseisenbahnen in Brüssel.)

Teil II. Heft 3 vom 1. April 1895.

7. *Nachtrag, gültig vom 1. März 1899:* Änderungen und Ergänzungen des Tarifs.

Preussisch/Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr. (G. V.: Direktion der schweiz. Nordostbahn in Zürich.)

Teil II, gültig vom 1. März 1899: Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen Elsterwerda (B. D. B.), Gera (Reuss), Görlitz, Kamenz, Leipzig I (Bayer. Bhf.), Leipzig II (Dresdn. Bhf.), Leipzig-Connewitz, Leipzig-Stötteritz, Plagwitz-Lindenau und Zeitz der Sächsischen Staatseisenbahnen, ferner den Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen Görlitz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau, Elsterwerda (B. D. B.), Kamenz, Leipzig-Eutritzsch, Leipzig (Berl. Bhf., Eilenb. Bhf., Magdeb. Bhf. und Thür. Bhf.), Plagwitz-Lindenau und Schönefeld bei Leipzig des Eisenbahn-Direktionsbezirks Halle, Gera (Reuss) und Zeitz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt einerseits und Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen (einschliesslich der Toggenburgerbahn und der Linie Wald-Rüti), der Schweizerischen Nordostbahn, der Tössthalbahn, der Schweizerischen Centralbahn (einschliesslich der Aargauischen Südbahn), der Emmenthalbahn und der Jura-Simplon-Bahn (einschliesslich der Bulle-Romont-Bahn, der Thunerseebahn und der Bödelibahn) anderseits.

Durch vorstehenden Tarif werden aufgehoben und ersetzt:

1. Die im Tarif für den sächsisch-schweizerischen Güterverkehr über Lindau (Teil II, Heft 1 vom 1. August 1895, nebst 1. Nachtrag), sowie die im Ausnahmetarif für frisches Obst im sächsisch-schweizerischen Verkehr vom 1. Oktober 1893, nebst 1. Nachtrag, enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Gera (Reuss), Gorlitz in Schlesien, Kamenz, Leipzig I und II (Bayer. und Dresdn. Bhf.), Plagwitz-Lindenau und Zeitz der Königl. Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und schweizerischen Stationen anderseits.

2. Die in den Tarifen für den norddeutsch-schweizerischen Güterverkehr (Teil II, Heft 5, erste Abteilung, vom 1. Juni 1891, samt Nachträgen; Heft 5, zweite Abteilung, vom 1. November 1894, samt Nachtragen; Heft 6, erste und zweite Abteilung, vom 15. Oktober 1893, nebst 1. Nachtrag) enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Eutritzsch, Gera (Reuss), Gorlitz, Kamenz,

burger et Thüringer Bahnhof, Plagwitz-Lindenau et Zeitz des chemins de fer royaux de l'Etat de Prusse, d'une part, et des chemins de fer suisses, d'autre part.

Pour autant que les taxes du présent tarif sont plus élevées que les taxes appliquées jusqu'ici, ces dernières, figurant au tarif saxon-suisse du 1er août 1895, ainsi que dans les livrets 5, première et seconde division, pour le trafic nord-allemand—suisse resteront encore en vigueur jusqu'au 30 avril 1899.

Service des marchandises entre le Wurtemberg et la Suisse. (Publié par la direction des chemins de fer du Nord-Est suisse à Zurich.)

IIe partie, livret 1, valable depuis le 1er avril 1899: contenant les taxes pour le service direct des marchandises entre des stations des chemins de l'Etat de Wurtemberg, d'une part, et des stations du chemin de fer du Nord-Est suisse (y compris la ligne du Bœtzberg) et le chemin de fer du Sihlthal, d'autre part.

Ce tarif supprime et remplace le tarif du 1er mai 1891 et ses suppléments I à IV.

Tableau d'acheminement du 1er septembre 1898.

Ier supplément, valable depuis le 1er avril 1899: modification à l'entête du tableau d'acheminement — addition au tableau alphabétique des stations.

Trafic Franco-Suisse. (Publié par la direction des chemins de fer du Jura-Simplon à Berne.)

Tarif, valable depuis le 1er février 1899: pour le transport des marchandises entre Delle transit, d'une part, et les stations des chemins de fer du Jura-Simplon, du Bulle-Romont, du Régional du Val-de-Travers, de Fribourg à Morat, du Lac de Thoune, de Spiez à Erlenbach, du Bœdeli, du Jura Neuchâtelois, du Central suisse, du Sud de l'Argovie et de Bremgarten, du Seethal suisse, de la Vallée de l'Emme, de Langenthal à Huttwil et de Huttwil à Wolhusen, d'autre part.

Ce tarif annule et remplace le tarif précédent du 1er août 1891 et ses annexes I à VI.

Tarif exceptionnel, valable depuis le 1er mars 1899: pour le transport en petite vitesse de houille, agglomérés de houille, coke et anthracite de Genève transit, Vallorbe transit, Verrières transit et Locle transit aux stations des chemins de fer

Leipzig-Berliner, Eilenburger, Magdeburger und Thüringer Bahnhf., Plagwitz-Lindenau und Zeitz der Königl. Preussischen Staatseisenbahnen einerseits und schweizerischen Stationen anderseits.

Soweit indessen durch vorstehenden Tarif Taxerhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze des sächsisch-schweizerischen Tarifs vom 1. August 1895, sowie der Hefte 5, erste und zweite Abteilung, für den norddeutsch-schweizerischen Verkehr noch bis 30. April 1899 in Kraft.

Württembergisch-Schweizerischer Güter-Verkehr. (Veröffentlicht durch die Direktion der Schweiz. Nordostbahn in Zürich.)

Teil II. 1. Heft, gültig vom 1. April 1899, enthaltend die Taxen für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der königl. Württembergischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzbergbahn) und der Sihlthalbahn anderseits.

Hierdurch wird das Tarifheft 1 vom 1. Mai 1891 und dessen Nachträge I—IV aufgehoben und ersetzt.

Instradierungstabelle vom 1. September 1898.

I. Nachtrag, gültig vom 1. April 1899: Änderung des Titelblattes der Instradierungstabelle — Ergänzung des alphabetischen Stationsverzeichnisses — Änderung und Ergänzung der Instradierungstabellen.

Französisch-Schweizerischer Verkehr. (Veröffentlicht durch die Direktion der Jura-Simplon-Bahn in Bern.)

Tarif, gültig vom 1. Februar 1899: für den direkten Güterverkehr zwischen Delle transit einerseits und den Stationen der Jura-Simplon-Bahn, der Bulle-Romont-Bahn, der Traversthalbahn, der Freiburg-Murten-Bahn, der Thunerseebahn, der Spiez-Erlenbach-Bahn, der Bödelibahn, der Neuenburger Jurabahn, der Schweiz. Centralbahn, der Aargauischen Südbahn und Bremgarten, der Schweiz. Seethalbahn, der Emmenthalbahn, der Langenthal-Huttwil-Bahn und der Huttwil-Wolhusen-Bahn anderseits.

Hierdurch wird der bisherige Tarif vom 1. August 1891 nebst seinen Nachträgen I—VI aufgehoben und ersetzt.

Ausnahmetarif, gültig vom 1. März 1899: für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Steinkohlen, Coaks, Agglomérés und Anthracit ab Genf transit, Vallorbe transit, Verrières transit und Locle transit nach den Stationen der Jura-

Digitized by Google

du Jura-Simplon, du Bulle-Romont, du Régional du Val-de-Travers, de Fribourg à Morat, du Lac de Thoune, de Spiez à Erlenbach, du Bœdeli, du Jura Neuchâtelois, du Central suisse, du Sud de l'Argovie et de Bremgarten, de la Vallée de l'Emme, de Langenthal à Huttwil, de Huttwil à Wolhusen, du Seethal suisse, du Nord-Est suisse (y compris le chemin de fer du Bœtzberg) et de l'Union suisse (y compris le chemin de fer du Toggenbourg et la ligne Wald-Rüti).

Ce tarif annule et remplace le tarif analogue du 1er septembre 1889.

Simplon-Bahn, Bulle-Romont-Bahn, Traversthalbahn, Freiburg-Murten-Bahn, Thunerseebahn, Spiez-Erlenbach-Bahn, Bödelibahn, Neuenburger Jurabahn, Schweizer. Centralbahn, Aarg. Südbahn und Bremgarten, Emmenthalbahn, Langenthal-Huttwil-Bahn, Huttwil-Wolhusen-Bahn, Schweiz. Seethalbahn, Schweiz. Nordostbahn (einschliesslich der Bötzbergbahn) und der Vereinigten Schweizerbahnen (einschliesslich der Toggenburgerbahn und Wald-Rüti-Bahn).

Hierdurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. September 1889 aufgehoben und ersetzt.

Statistique.

Les chemins de fer belges en 1897.

Le compte rendu des opérations des chemins de fer, postes, télégraphes, téléphones et marine pour 1897, publié par le ministère des chemins de fer, postes et télégraphes à Bruxelles, renferme dans la 1re section les données relatives aux chemins de fer de l'Etat et dans la 2e, celles concernant les compagnies. Les résultats obtenus sur les lignes rachetées (Anvers à Gand [Waes] et Gand-Eecloo) ne sont pas compris dans la 1re section, leurs comptes au 31 décembre 1897 n'étant pas encore définitivement arrêtés; les recettes et les dépenses d'exploitation de ces deux lignes sont indiquées sous des rubriques spéciales à la 2e section; les situations financières de 1896 et 1897 devront donc être revisées et 1898 donnera les résultats complets afférents à cette période transitoire.

Au 31 décembre 1897, le réseau de l'Etat avait une longueur totale de 3341 km, dont 3340 exploités en moyenne pendant l'année. Les lignes à 2 ou plusieurs voies figurent dans ce chiffre pour 1406 km. Outre 1032 stations, haltes et points d'arrêts il existait 834 raccordements industriels et 67 gares privées. Le capital d'établissement s'élevait à 1 488 150 312 frs. soit à 445 349 frs. par km. Les tableaux ci-dessous, extraits des comptes rendus des 4 années précédentes permettent de faire la comparaison entre les années 1893 à 1897.

Statistische Nachrichten.

Die belgischen Eisenbahnen im Jahre 1897.

Der Geschäftsbericht der Eisenbahnen, Posten, Telegraphen, Telephone und der Marine für das Jahr 1897, veröffentlicht vom Ministerium der Eisenbahnen, Posten und Telegraphen in Brüssel, enthält in der ersten Abteilung die auf die Staatseisenbahnen bezüglichen Angaben und in der zweiten diejenigen, welche die Privateisenbahnen betreffen. Die Ergebnisse der zurückgekauften Linien (Antwerpen nach Gent [Waes] und Gent-Eecloo) sind in der ersten Abteilung nicht aufgeführt, weil ihre auf den 31. Dezember 1897 abgeschlossenen Rechnungen noch nicht endgültig festgestellt sind: die Betriebs-Einnahmen und -Ausgaben dieser beiden Linien sind in der zweiten Abteilung in besonderen Rubriken angegeben: die finanzielle Situation von 1896 und 1897 muss daher revidiert werden, und wird das Jahr 1898 die auf diese Periode des Übergangs bezüglichen vollständigen Ergebnisse liefern.

Am 31. Dezember 1897 hatte das Staatsbahnnetz eine Gesamtlänge von 3341 km, wovon im Mittel 3340 während des Jahres im Betrieb waren. Die doppel- oder mehrgleisigen Linien sind in dieser Ziffer mit 1406 km enthalten. Ausser 1032 Stationen, Haltestellen und Anhaltepunkten bestanden 834 Industriegleise und 67 Privatstationen. Das Anlagekapital betrug 1 488 150 312 Fr., d. i. 445 349 Fr. per Kilometer. Die nachstehenden, den Geschäftsberichten der vorausgehenden 4 Jahre entnommenen Tabellen gestatten, einen Vergleich zwischen den Jahren 1893 bis 1897 zu machen.

Digitized by Google

Années *Jahr*	Longueur moyenne exploitée pendant l'année *Betriebslänge im Jahresdurchschnitt*	Longueur totale des lignes en exploitation à la fin de l'année *Betriebslänge am Ende des Jahres*	Dont lignes à deux ou à plusieurs voies *Wovon doppel- und mehrspurige Linien*	Stations, haltes, points d'arrêt *Stationen, Haltestellen, Anhaltepunkte*	Raccordements industriels *Industriegleise*	Gares privées *Privatbahnhöfe*	Capital de premier établissement *Anlagekosten*	
							total *im ganzen*	par km *pro km*
	km	km	km	Nombre *Anzahl*	Nombre *Anzahl*	Nombre *Anzahl*	1000 Fr.	Fr.
1896	3 330	3 338	1 381	1 030	825	64	1 454 486	435 732
1895	3 299	3 321	1 334	1 013	808	66	1 426 142	429 475
1894	3 288	3 290	1 328	935	794	66	1 408 406	428 125
1893	3 250	3 280	1 324	925	774	58	1 384 220	422 079

Pour les compagnies, c'est-à-dire pour les chemins d'Anvers à Gand, Chimay, Flandre occidentale, Gand—Eecloo—Bruges, Gand—Terneuzen, Grand Central belge, Hasselt à Maeseyck, Liège à Maestricht, Liégois—Limbourgeois, Malines à Terneuzen, Nord-belge, Taviers à Embrezin (ligne d'intérêt local) et Termonde à St-Nicolas, simultanément envisagés, voici quels sont les chiffres totaux:

Für die Privatbahnen d. i. für die Eisenbahnen, von Antwerpen nach Gent, Chimay, Westflandern, Gent—Eecloo—Brügge, Gent—Terneuzen, Grosse belgische Centralbahn, Hasselt—Maeseyck, Lüttich—Maestricht, Lüttich—Limburg, Malines—Terneuzen, Nordbelgische, Taviers nach Embrezin (Lokalbahn) und Termonde—St. Nicolas, welche gleichzeitig in Betracht kommen, ergaben sich folgende Gesamtziffern:

Années *Jahr*	Longueur moyenne exploitée pendant l'année *Betriebslänge im Jahresdurchschnitt*	Longueur totale des lignes en exploitation à la fin de l'année *Betriebslänge am Ende des Jahres*	Dont lignes à deux ou à plusieurs voies *Wovon doppel- und mehrspurige Linien*	Stations haltes, points d'arrêt *Stationen, Haltestellen, Anhaltepunkte*	Raccordements industriels *Industriegleise*	Gares privées *Privatbahnhöfe*	Capital de premier établissement *Anlagekosten*	
							total *im ganzen*	par km *pro km*
	km	km	km	Nombre *Anzahl*	Nombre *Anzahl*	Nombre *Anzahl*	1000 Fr.	Fr.
1897	1 479,8	1 479,8	248,3	453	76	199	—	—
1896	1 481,5	1 481,5	250,2	444	74	199	—	—
1895	1 481,5	1 481,5	250,1	441	75	200	—	—
1894	1 481,5	1 481,5	250,1	434	73	194	—	—
1893	1 478,0	1 478,0	236,5	432	74	191	—	—

Sur les chemins de fer de l'Etat, le matériel de traction comprenait, au 31 décembre 1897, 2257 locomotives (0,65 par km) avec 1507 tenders indépendants (0,45 par km), et 54 voitures à vapeur; le matériel de transport était représenté par 4527 voitures à voyageurs (1,36 par km) offrant en moyenne 47 places par voiture et une utilisation

Auf den Staatsbahnen umfasste das Zugbeförderungs-Material am 31. Dezember 1897 2257 Lokomotiven (0,65 per km) mit 1507 getrennten Tendern (0,45 per km) und 54 Dampfwagen; das Transportmaterial bestand in 4527 Personenwagen (1,36 per km) mit im Durchschnitt 47 Plätzen per Wagen und einer Ausnützung von 26,20%; 1548

Digitized by Google

de 26,20 %: par 1548 fourgons et autres voitures (0,46 par km), 48 788 wagons à marchandises (14,61 par km) et 1477 wagons divers (0,44 par km).

Gepack- und andere Wagen (0,46 per km), 48 788 Güterwagen (14,61 per km) und 1477 verschiedene Wagen (0,44 per km).

Années / Jahr	Locomotives / Lokomotiven		Tenders / Tender		Voitures à vapeur / Dampfwagen	Voitures à voyageurs / Personenwagen				Fourgons et autres voitures / Packwagen und dgl.		Wagons à marchandises / Güterwagen		Wagons divers / Andere Wagen	
	total / im ganzen	par km / pro km	total / im ganzen	par km / pro km		total / im ganzen	par km / pro km	places par voiture / Anzahl der Plätze für den Wagen	utilisation / Ausnützung	total / im ganzen	par km / pro km	total / im ganzen	par km / pro km	total / im ganzen	par km / pro km
	Nombre / Anzahl	Indice / Anzahl	Nombre / Anzahl	Indice / Anzahl	Nombre / Anzahl	Nombre / Anzahl	Indice / Anzahl	Nombre / Anzahl	%	Nombre / Anzahl	Indice / Anzahl	Nombre / Anzahl	Nombre / Anzahl	Nombre / Anzahl	Indice / Anzahl
1896	2 157	0,65	1 421	0,43	54	4 490	1,35	47	21,70	1 534	0,46	46 075	13,84	1 483	0,45
1895	2 130	0,65	1 358	0,41	54	4 281	1,30	47	24,55	1 442	0,44	45 022	13,65	1 368	0,41
1894	2 079	0,63	1 334	0,41	54	3 999	1,22	45	26,69	1 383	0,42	43 740	13,30	1 406	0,43
1893	2 051	0,63	1 316	0,40	54	3 889	1,20	43	25,51	1 373	0,42	42 144	12,97	1 419	0,44
Compagnies — Gesellschaften															
1897	555	0,38	352	0,24	10	984	0,67		—	470	0,32	13 432	9,08	52	0,4
1896	554	0,37	352	0,24	10	973	0,66			471	0,32	13 443	9,07	59	0,4
1895	555	0,37	353	0,24	10	957	0,65	–	—	466	0,31	13 394	9,04	57	0,4
1894	551	0,37	350	0,24	10	921	0,62		—	466	0,31	13 410	9,05	57	0,4
1893	551	0,37	351	0,24	10	859	0,58			465	0,31	13 289	8,99	57	0,4

Sur le réseau de l'Etat, les locomotives de l'Etat ont parcouru 66 252 272 km et les machines étrangères 189 453 km; en ce qui concerne le travail des véhicules de l'Etat, ces derniers ont effectué dans les trains de voyageurs, sur le réseau de l'Etat, 207 546 563 km, hors du réseau 1 764 895 km, et dans les trains de marchandises respectivement 518 977 961 km et 7 220 818 km: la capacité moyenne des wagons, qui augmente d'une année à l'autre, atteignait en 1897 11t,07 et la charge moyenne d'un véhicule (chargés et vides réunis) 5t,02.

Auf dem Staatsbahnnetz haben die Staatsbahnlokomotiven 66 252 272 km und die fremden Maschinen 189 453 km durchlaufen; für das Staatsbahn-Rollmaterial ist auf dem Staatsbahnnetz eine Leistung von 207 546 563 km in den Personenzügen, ausserhalb desselben von 1 764 895 km und in den Güterzügen eine solche von 518 977 961 km bezw. von 7 220 818 km zu verzeichnen. Die mittlere Tragfähigkeit der Wagen, die von Jahr zu Jahr zunimmt, erreichte im Jahre 1897 11,07 Tonnen und die mittlere Belastung (Beladungen und Leerläufe zusammengerechnet) 5,02 Tonnen.

Années / Jahr	Parcours du matériel roulant — Leistungen des Transportmaterials						Capacité moyenne des wagons / Durchschnittliche Tragfähigkeit der Wagen	Charge moyenne d'un véhicule / Durchschnittliche Belastung eines Wagens
	Locomotives / Lokomotiven		dans les trains de voyageurs / in den Personenzügen		dans les trains de marchandises / in den Güterzügen			
	de l'Etat / eigene Maschinen	étrangères / fremde Maschinen	sur le réseau de l'Etat / auf dem Staatsbahnnetz	sur des réseaux étrangers / auf fremden Bahnen	sur le réseau de l'Etat / auf dem Staatsbahnnetz	sur des réseaux étrangers / auf fremden Bahnen		
	km	km	km	km	km	km	t	t
1896	61 806 886	189 260	191 339 310	1 861 826	497 113 247	6 947 859	10,73	4,89
1895	58 771 013	150 884	184 864 898	1 758 573	469 702 568	6 754 532	10,47	4,78
1894	56 606 295	156 135	180 082 450	1 730 244	457 582 830	6 153 561	10,60	4,83
1893	55 404 769	172 056	170 580 170	1 405 044	455 924 940	6 886 092	10,02	4,72

Digitized by Google

Compagnies — *Gesellschaften*

Années / *Jahr*	Parcours du matériel roulant — *Leistungen des Transportmaterials*						Capacité moyenne des wagons / *Durchschnittliche Tragfähigkeit der Wagen*	Charge moyenne d'un véhicule / *Durchschnittliche Belastung eines Wagens*
	Locomotives / *Lokomotiven*		dans les trains de voyageurs / *in den Personenzügen*		dans les trains de marchandises / *in den Güterzügen*			
	des compagnies / *eigene Maschinen*	étrangères / *fremde Maschinen*	sur le réseau des compagnies / *auf dem Netz der Gesellschaften*	sur des réseaux étrangers / *auf fremden Bahnen*	sur le réseau des compagnies / *auf dem Netz der Gesellschaften*	sur des réseaux étrangers / *auf fremden Bahnen*		
	km	km	km	km	km	km	t	t
					[1]	[1]		
1897 [2]			5 616 344	99 603	4 856 230	41 216		
1896		—	6 254 044	99 278	4 918 450	40 907	—	
1895	—	—	6 083 456	99 377	4 801 720	40 338		
1894		—	6 238 259	97 780	4 697 963	41 368		
1893			6 031 769	96 934	4 792 772	41 167		

En 1897, année de l'Exposition de Bruxelles, il a été transporté sur le réseau de l'Etat 91 359 843 voyageurs, avec un parcours moyen de 21,85 km par voyageur, 40 888 tonnes de bagages, 410 490 tonnes de petites marchandises, 33 735 401 tonnes de grosses marchandises, 2307 équipages et 63 907 wagons ou expéditions de chevaux: les augmentations portent surtout sur les voyageurs; le trafic des marchandises au contraire ne présente qu'un accroissement normal.

Im Jahre 1897 in welchem die Ausstellung in Brüssel stattfand, sind auf den Staatsbahnen befördert worden: 91 359 843 Personen mit einer mittleren Reisestrecke von 21,85 km per Person, 40 888 Tonnen Gepack, 410 490 Tonnen Stückgüter, 33 735 401 Tonnen Wagenladungsgüter, 2307 Fahrzeuge und 63 907 Wagen oder Sendungen Pferde. Die Zunahme erstreckt sich hauptsächlich auf den Personenverkehr, der Güterverkehr dagegen weist nur eine normale Vermehrung auf.

Années / *Jahr*	Voyageurs — *Reisende*		Bagages / *Gepäck*	Petites marchandises / *Stückgüter*	Grosses marchandises / *Wagenladungsgüter*	Finances / *Geldsendungen*	Equipages / *Fahrzeuge*	Chevaux et bestiaux / Pferde und Vieh
	Nombre / *Anzahl*	Parcours moyen / *Mittlere Reisestrecke*						
		km	t	t	t	Groups / *Sendungen*	Nombre / *Anzahl*	Expéditions / *Sendungen*
1896	82 676 592	21,50	38 671	396 071	31 512 816	944 254	1 629	65 569
1895	76 937 198	21,39	37 052	377 268	29 729 055	895 070	1 557	62 246
1894	74 773 172	21,92	35 014	379 443	29 231 743	702 355	1 807	62 127
1893	70 969 992	21,28	32 413	364 834	28 165 305	854 074	1 686	59 744
Compagnies — *Gesellschaften*								
1897	22 993 483	—	14 341	105 190	18 068 729	174 834	2 955	
1896	24 155 216	—	14 141	111 460	17 878 810	168 542	2 314	—
1895	22 662 735	—	13 250	110 543	16 934 649	186 515	574	—
1894	22 165 605	—	13 132	111 058	16 289 155	191 088	1 381	—
1893	21 177 171	—	11 659	114 987	15 752 827	221 834	1 304	—

[1] Trains mixtes inclus.
Einschliesslich gemischte Züge.

[2] Dans ce tableau et les suivants ne sont pas comprises pour 1897 les lignes d'Anvers à Gand et de Gand-Eeeloo à Bruges.
In dieser Tabelle und in den folgenden sind für 1897 die Linien von Antwerpen nach Gent und von Gent nach Eeeloo und Brügge nicht inbegriffen.

Les recettes du mouvement des voyageurs sur le réseau de l'Etat, malgré les réductions accordées à l'occasion de l'exposition, accusent également une augmentation assez sensible: elles se sont élevées à 57 107 867 frs. non compris 52 408 frs. pour surtaxes (trains de luxe), tandis que le produit moyen par voyageur a suivi sa marche décroissante et est tombé à 0,63 fr.: les tickets d'entrée dans les gares ont produit 197 517 frs. et les bagages 1 877 608 frs. Il a été perçu pour les petites marchandises 11 033 038 frs., pour les grosses marchandises 94 778 253 frs., pour les envois de finances 282 868 frs. et pour les transports de chevaux et bestiaux 1 725 808 frs.: les produits extraordinaires (redevances pour utilisation du matériel et d'installations, entretien et traction sur les raccordements, formalités en douane, retards dans le chargement et le déchargement, remise des colis à domicile, loyers, garde de bagages, etc.) ont donné 3 219 744 frs. et les produits divers, encaissés par l'administration du domaine pour compte des chemins de fer de l'Etat, du chef de loyers de bâtiments provisoirement inutiles, de ventes d'herbages, de plantations, etc., se sont élevés à 67 727 frs.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr auf den Staatsbahnen ergaben trotz der Ermässigungen, die anlässlich der Ausstellung zugestanden wurden, eine ziemlich erhebliche Zunahme: sie bezifferten sich auf 57 107 867 Fr., nicht inbegriffen 52 408 Fr. für Zuschläge (Luxuszüge), während das mittlere Ergebnis einer Person die absteigende Bewegung eingehalten hat und auf 0,63 Fr. gefallen ist. Die Bahnsteigkarten haben 197 517 Fr. erbracht und das Gepäck 1 877 608 Fr. Für das Stückgut ist erhoben worden 11 033 038 Fr., für die Wagenladungsgüter 94 778 253 Fr.; für Geldtransporte 282 868 Fr. und für Pferde und Rindvieh 1 725 808 Fr. Die ausserordentlichen Einnahmen (Miete für Wagen und Einrichtungen, Unterhalt und Zugsdienst auf den Industriegleisen, Zollformalitäten, Gebühren für verspätete Be- und Entladung, Zustellung der Stückgüter ins Haus, Miete, Gepackaufbewahrung haben 3 219 744 Fr. ergeben und verschiedene Einnahmen, durch die Verwaltung der Domänen für Rechnung der Staatsbahnen für Miete von vorübergehend nicht benutzten Gebäuden, ferner aus dem Verkauf von Gras und Pflanzungen etc. erhoben, brachten 67 727 Fr. ein.

Années / Jahr	Voyageurs / Reisende: total / im ganzen	Voyageurs / Reisende: par voyageur / auf je 1 Person	Tickets d'entrée dans les gares / Bahnsteigkarten	Bagages / Gepäck	Petites marchandises / Stückgüter	Grosses marchandises / Wagenladungsgüter	Finances / Geldsendungen	Equipages / Fahrzeuge	Chevaux et bestiaux / Pferde und Vieh	Produits extraordinaires / Ausserordentliche Einnahmen	Produits divers / Andere Einnahmen
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1896	52 877 800	0.64	182 394	1 723 496	10 498 126	90 006 157	269 436	66 434	1 640 379	3 083 429	87 112
1895	50 411 389	0.66	171 234	1 635 395	10 015 817	86 302 150	256 027	63 387	1 568 325	3 976 564	67 063
1894	51 369 532	0.69	170 231	1 541 545	9 991 561	84 828 063	179 458	72 403	1 506 394	3 140 959	83 842
1893	47 123 592	0.66	163 309	1 396 003	9 658 466	81 856 771	234 379	69 062	1 538 528	3 507 930	61 770
					Compagnies	Gesellschaften					
1897	12 028 506	0.52		391 605	1 851 964	25 722 920	35 098	40 058	245 013	2 018 732	
1896	13 184 718	0.55		394 683	1 941 390	25 261 089	34 998	31 257	281 101	2 053 617	
1895	12 591 444	0.55		361 002	1 965 532	24 632 729	43 882	8 151	271 073	2 293 787	
1894	12 924 348	0.58		339 844	1 803 182	24 190 527	38 832	12 279	295 718	1 897 050	
1893	12 149 535	0.57		308 970	2 026 638	23 068 823	47 587	15 364	365 873	2 080 531	–

La recette brute, arrêtée définitivement, s'élevait ainsi pour les chemins de fer de l'Etat au chiffre total de 170 412 728 frs., soit 51 021 frs. par km: sur les dépenses d'exploitation, établies approximativement.

Die endgültig festgestellte Bruttoeinnahme bezifferte sich hiernach für die Staatsbahnen auf insgesamt 170 412 728 Fr., d. i. 51 021 Fr. per km: auf die annähernd festgesetzten Betriebsausgaben

Digitized by Google

il a fallu imputer à titre exceptionnel 3 387 210 frs. alloués par les lois du 29 décembre 1897 et du 9 mai 1898, et 3 983 406 frs. pour approvisionnements: il convient également de noter que tous les produits destinés à l'Exposition ont été transportés gratuitement, aller et retour: le total des dépenses s'est en conséquence élevé à 102 081 540 frs., soit 30 563 frs. par km, laissant un excédent de recettes de 68 331 188 frs. ou 20 458 frs. par km, dont 58 497 992 frs. ont été absorbés par les charges financières: le solde actif ressort donc à 9 833 196 frs. pour l'année 1897. Le coefficient d'exploitation a été de 59,90 % ou, en déduisant les dépenses extraordinaires précitées, de 55,58 %.

mussten ausnahmsweise, gemäss Gesetz vom 29. Dezember 1897 und vom 9. Mai 1898, 3 387 210 Fr. und für Vorräte 3 983 406 Fr. eingetragen werden. Es muss auch darauf hingewiesen werden, dass alle für die Ausstellung bestimmten Gegenstände, sowohl auf dem Hin-, als auch auf dem Rückwege frachtfrei befördert worden sind. Die Gesamtausgaben beziffern sich auf 102 081 540 Fr., d. i. 30 563 Fr. per km, und es verbleibt ein Einnahmenüberschuss von 68 331 188 Fr., oder von 20 458 Fr. per km, wovon 58 497 992 Fr. durch finanzielle Belastung beansprucht wurden. Der Aktiv-Saldo ergiebt somit 9 833 196 Fr. für das Jahr 1897. Der Betriebs-Koeffizient betrug 59,90 % und bei Abrechnung der vorstehend bezeichneten ausserordentlichen Ausgaben 55,58 %.

Années / *Jahr*	Recettes brutes / *Brutto-Erträgnis*		Dépenses d'exploitation / *Betriebs-Ausgaben*		Excédent des recettes / *Betriebs-Überschuss*		Coefficient d'exploitation / *Verhältnis der Ausgabe zur Einnahme*	Charges financières / *Finanzielle Lasten*	Solde actif / *Aktiv-Saldo*
	Montant total / *Gesamtbetrag*	par km exploité / *pro Betriebs-Kilometer*	Montant total / *Gesamtbetrag*	par km exploité / *pro Betriebs-Kilometer*	Montant total / *Gesamtbetrag*	par km exploité / *pro Betriebs-Kilometer*			
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr	Fr.	Fr.
1896	160 434 763	48 173	90 757 306	27 251	69 677 458	20 922	56,57	57 689 085	11 988 373
1895	154 467 351	46 825	90 436 312	27 415	64 031 038	19 410	58,57	56 449 192	7 581 846
1894	152 974 889	46 517	86 537 469	26 485	66 437 420	22 195	56,57	55 748 798	10 688 622
1893	145 608 909	44 411	81 969 346	25 001	63 639 562	21 533	56,04	55 045 333	8 594 229
				Compagnies	***Gesellschaften.***				
1897	42 333 896	30 568	20 202 378	14 588	22 131 518	15 980	47,72	—	—
1896	43 182 862	29 147	20 429 910	13 790	22 752 952	15 358	47,31	—	—
1895	42 167 600	28 462	20 054 337	13 535	22 113 263	14 926	47,56	—	—
1894	41 591 780	27 074	20 086 984	13 558	21 504 796	14 515	48,29	—	—
1893	40 963 327	27 716	19 933 719	13 487	21 029 608	14 229	48,66	—	—

Le compte rendu ne donne pas le chiffre du personnel de l'Etat pour 1897. Dans cette même année, la statistique des accidents accuse un nombre total de 1325 victimes, soit 111 tués, 895 blessés et 319 contusionnés.

Les caisses de secours du réseau de l'Etat avaient au 1er janvier 1897 un actif de 13 031 423 frs.: elles ont perçu 2 591 191 frs. de contributions statutaires et ont versé 2 315 287 frs. à titre de pensions, secours, frais de traitements, etc.

Der Geschäftsbericht enthält keine Angaben über die Zahl des Eisenbahnpersonals für 1897. Die Statistik der Unfälle dieses Jahres weist eine Gesamtziffer von 1325 Verunglückten nach, wovon 111 getötet, 895 verwundet und 319 verletzt wurden. Die Hülfskassen der Staatsbahn hatten am 1. Januar 1897 einen Vermögensstand von 13 031 423 Fr.: sie erhoben 2 591 191 Fr. statutarische Beitrage und verausgabten 2 315 287 Fr. für Pensionen, Unterstützungen, Löhne u. s. w.

Digitized by Google

Années *Jahr*	Personnel *Personal*		Accidents — *Unfälle*				Caisses de retraites et de secours *Pensions- und Unterstützungskassen*		
	Fonctionnaires, employés, agrégés *Beamte, Angestellte, Hülfspersonal*	Ouvriers *Arbeiter*	Tués *Getötete*	Blessés *Verwundete*	Contusionnés *Verletzte*	Totaux *Im ganzen*	Avoir au commencement de l'année *Stand im Anfang des Jahres*	Contributions statutaires *Statutarische Beiträge*	Pensions, secours, frais de traitements, etc. *Pensionen, Unterstützungen, Kosten für ärztliche Behandlung*
	Nombre *Anzahl*	Nombre *Anzahl*	Nombre *Anzahl*	Nombre *Anzahl*	Nombre *Anzahl*	Nombre *Anzahl*	Fr.	Fr.	Fr.
1896	8 742	39 673	109	905	400	1 414	12 656 642	2 489 155	2 114 373
1895	8 469	36 681	121	950	236	1 307	12 394 855	2 322 947	2 061 159
1894	8 164	35 604	101	688	271	1 060	12 095 373	2 234 979	1 935 497
1893	8 012	34 940	108	615	298	1 021	11 733 937	2 206 555	1 845 119
				Compagnies		***Gesellschaften***			
1897	2 610	8 240	25	56	9	90	—	—	—
1896	2 708	8 703	19	52	8	79	—	—	—
1895	2 692	8 549	33	35	9	78			
1894	2 603	8 349	39	50	2	91	—	—	
1893	2 535	8 323	28	42	4	74	—	—	—

Mai 1899. | N° 5. | VII. Jahrgang.

Zeitschrift für den Internationalen Eisenbahntransport

herausgegeben von dem Central-Amt in Bern.

ABONNEMENTS

UN AN (12 fascicules):

Suisse . . . . . frs. 8.50
Pour tous les autres pays de l'Europe . . . . . „ 10.—

SIX MOIS (6 fascicules):

Suisse . . . . . frs. 4.25
Pour tous les autres pays de l'Europe . . . . . „ 5.—

Les abonnements sont reçus à l'*administration du bulletin* de l'office central des transports internationaux par chemins de fer, ainsi que dans les *bureaux de poste* et les *librairies* de tous les pays (à *Paris*: librairies *Chaix* et *Le Soudier*). — On est prié d'adresser les paiements à l'administration: *Imprimerie Stampfli & Cie.* à *Berne*.

Sommaire. Convention internationale: Modifications à la liste des chemins de fer, p. 287. — **Lois et mesures administratives:** Liste des délais supplémentaires, p. 289; Règlement de transport pour les chemins de fer d'Allemagne, modifications à l'annexe B, p. 292; Règlement d'exploitation de l'Union des administrations de chemins de fer allemands, X supplément, p. 292. Règlement pour le transport par chemins de fer des matières dangereuses ou infectes en France, modifications, p. 293. Arrêté du ministre des travaux publics portant fixation du tarif exceptionnel de certains transports en France, p. 299; Règlement de transport des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur suisses, annexe V, p. 308. — **Etudes:** Histoire des chemins de fer de la monarchie austro-hongroise, p. 305. — **Questions traitées par l'office central,** p. 313. — **Jurisprudence dans les différents Etats,** p. 316. — **Nouvelles diverses,** p. 320. — **Bibliographie,** p. 326. — **Nouveaux tarifs et suppléments de tarifs,** p. 333. — **Statistique,** p. 340.

Abonnemente.

Für ein Jahr (12 Hefte):

Für die Schweiz . . . . . Fr. 8.50
Für alle übrigen europäischen Länder . . . . . „ 10.—

Für ein halbes Jahr (6 Hefte):

Für die Schweiz . . . . . Fr. 4.25
Für alle übrigen europäischen Länder . . . . . „ 5.—

Abonnemente nehmen entgegen: die *Expedition der Zeitschrift* für den internationalen Eisenbahntransport, sowie die *Postämter* und *Buchhandlungen* aller Länder (in *Paris* die Buchhandlungen *Chaix* und *Le Soudier*). — Zahlungen für Abonnemente bittet man per Postmandat an die Expedition: *Buchdruckerei Stämpfli & Cie.* in *Bern*, zu senden.

Inhaltsverzeichnis. Internationales Uebereinkommen: Änderung in der Liste der Eisenbahnen, S. 287. — **Gesetze und Vollzugs-Verordnungen:** Verzeichnis der Zuschlagsfristen, welche in den einzelnen Staaten bewilligt sind, S. 289; Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands, Änderungen der Anlage B, S. 292; Betriebs-Reglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, X. Nachtrag, S. 292; Reglement für die Beförderung von gefährlichen und ekelerregenden Gegenständen auf den Eisenbahnen in Frankreich, S. 293. Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten in Frankreich, betr. den Ausnahmetarif für gewisse Transporte auf den Eisenbahnen, S. 299; Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen, Anlage V, S. 308. — **Abhandlungen:** Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie, S. 305. — **Aus dem Geschäftskreise des Central-Amtes,** S. 313. — **Rechtsprechung in den verschiedenen Staaten,** S. 316. — **Verschiedene Mitteilungen,** S. 320. — **Bücherschau,** S. 326. — **Neue Tarife und Tarifnachträge,** S. 333. — **Statistische Nachrichten,** S. 340.

Convention internationale.

Modifications à la liste des chemins de fer.

Hongrie. Par ordre du ministre royal hongrois du commerce, l'inspection générale royale des chemins de fer et de la navigation, à Budapest, a fait savoir à l'office central, par note du 22 avril 1899, que le *chemin de fer d'intérêt local du Comitat de Hont*, exploité par l'administration des chemins de fer royaux de l'Etat hongrois, et dont le tronçon Ipolysag—Korpona, d'une longueur de 40 km 442, a été ouvert le 7 avril 1899, doit être soumis à la convention internationale du 14 octobre 1890 sur le transport de marchandises par chemins de fer.

L'inspection générale a fait savoir en outre que, par suite de fusion, les chemins de fer d'intérêt local (v. IVe édition de la liste des lignes de chemins de fer du 1er janvier 1897, Hongrie 1 n, y, f[1])

Internationales Uebereinkommen.

Änderungen in der Liste der Eisenbahnen.

Ungarn. Im Auftrage des königlich ungarischen Handelsministers hat die kgl. ungarische Generalinspektion für Eisenbahnen und Schiffahrt in Budapest, mit Note vom 22. April 1899 dem Central-Amte mitgeteilt, dass die im Betriebe der kgl. ungarischen Staatsbahnen stehende *Lokalbahn des Honter Comitates*, deren 40,442 km lange Teilstrecke Ipolyság—Korpona am 7. April 1899 eröffnet wurde, dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 unterstellt worden ist.

Dieser Mitteilung hat die Generalinspektion noch beigefügt, dass die gleichfalls im Betriebe der kgl. ungarischen Staatsbahnen stehenden Lokalbahnen (s. IV. Ausgabe der Eisenbahnliste vom 1. Januar 1897, Ungarn 1 n, y, f[1])

Digitized by Google

de Mátra,
de Kisujszállás—Dévaványa—Gyoma, et
du Comitat de Békés

également exploités par les chemins de fer royaux de l'Etat hongrois, ne forment plus qu'une entreprise *unique* sous la dénomination de «*chemins de fer d'intérêt local réunis de la région de Mátra—Körös*».

Le nouveau chemin de fer d'intérêt local faisant partie du réseau exploité par l'administration des chemins de fer royaux de l'Etat hongrois, dont toutes les lignes — sauf celles expressément désignées dans la liste des lignes de chemins de fer auxquelles s'applique la convention — sont régies par cette dernière, une modification à ladite liste n'est pas nécessaire. Pour le même motif, l'entrée effective de la nouvelle ligne dans le service des transports internationaux doit être comptée du jour de son ouverture au trafic.

Il n'y a pas lieu également de modifier la liste à cause de la fusion des entreprises qui forment aujourd'hui les chemins de fer d'intérêt local réunis de la région de Mátra-Körös, par la raison que les chemins de fer privés soumis au régime de la convention internationale et exploités par les chemins de fer royaux de l'Etat hongrois ne sont plus nominativement désignés dans la dernière liste des lignes de chemins de fer (V^e édition du 1er janvier 1898). (Circulaire n° 167 du 29 avril 1899.)

Suisse. Par note du 7 avril 1899, le département fédéral des postes et des chemins de fer, division des chemins de fer, à Berne, a informé l'office central que le chemin de fer d'intérêt local, à traction électrique, de Berthoud par Walkringen et Konolfingen à Thoune *(chemin de fer Berthoud-Thoune)* sera soumis à la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer, dès le jour de son ouverture au trafic. L'exploitation de cette ligne étant confiée au chemin de fer de l'Emmenthal, entreprise déjà soumise à la convention internationale (Suisse A n° 7 de la liste des lignes de chemins de fer auxquelles s'applique la convention internationale du 14 octobre 1890 sur le transport de marchandises par chemins de fer, V^e édition du 1er janvier 1898), une modification à la liste n'est donc pas nécessaire. (Circulaire n° 166 du 13 avril 1899.)

von Mátra,
von Kisujszállás—Dévaványa—Gyoma, und
des Békéser Comitates

infolge Fusion unter der Bezeichnung «*Vereinigte Lokalbahnen der Mátra—Körösgegend*» zu *einem* Unternehmen vereinigt worden sind.

Da die neue Lokalbahn der Betriebsverwaltung der kgl. ungarischen Staatsbahnen untersteht, und das von dieser betriebene Netz — soweit nicht einzelne Teile in der Liste ausdrücklich ausgeschlossen sind — dem Uebereinkommen überhaupt angehört, ist eine Änderung der Liste der diesem Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnstrecken nicht erforderlich. Aus dem gleichen Grunde ist der Eintritt der neuen Strecke in den internationalen Transportdienst vom Tage ihrer Betriebseröffnung an zu rechnen.

Nachdem in der letzten Liste der Eisenbahnen (V. Ausgabe vom 1. Januar 1898) die von der kgl. ungarischen Staatsbahnverwaltung betriebenen Privatbahnen, welche dem Internationalen Uebereinkommen unterstehen, nicht mehr namentlich nachgetragen sind, so giebt auch die Fusion der nunmehr die Vereinigte Lokalbahn der Mátra—Körösgegend bildenden Unternehmungen keine Veranlassung zu einer Änderung der Liste. (Cirkular Nr. 167 vom 29. April 1899.)

Schweiz. Mit Note vom 7. April 1899 hat das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement, Eisenbahn-Abteilung, in Bern, dem Central-Amt zur Kenntnis gebracht, dass die normalspurige Nebenbahn, mit elektrischem Betrieb, von Burgdorf über Walkringen und Konolfingen nach Thun *(Burgdorf-Thun-Bahn)*, auf den Zeitpunkt der bevorstehenden Eröffnung des Betriebes dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt wird. Der Betrieb wird von der dem Uebereinkommen bereits angehörenden Emmenthalbahn (Schweiz A Nr. 7 in der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890, V. Ausgabe vom 1. Januar 1898, Anwendung findet) besorgt, und ist daher eine Änderung der Liste nicht notwendig. (Cirkular Nr. 166 vom 13. April 1899.)

Digitized by Google

— Par note du 29 avril 1899, le département fédéral des postes et des chemins de fer, division des chemins de fer, à Berne, a informé l'office central que le chemin de fer secondaire à voie normale de Oensingen (C. S.) par la Cluse à Balsthal sera soumis à la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer, dès le jour de son ouverture au trafic. L'exploitation de cette ligne, d'une longueur de 4 km 1 sera assurée par une administration particulière, dont le siège se trouve à Balsthal.

En conséquence, à la liste des lignes de chemins de fer auxquelles s'applique la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer (V^e^ édition du 1er janvier 1898), sous la rubrique

Suisse

ajouter à la lettre A:

16. Oensingen-Balsthal.

L'entrée effective du nouveau chemin de fer dans le service des transports internationaux n'aura lieu qu'un mois après la date de la présente notification ou, si l'ouverture au trafic devait s'effectuer plus tard, le jour de cette ouverture. (Circulaire n° 168 du 3 mai 1899.)

— Mit Note vom 29. April 1899 hat das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement, Eisenbahn-Abteilung, in Bern, dem Central-Amt zur Kenntnis gebracht, dass die normalspurige Nebenbahn von Önsingen (S. C. B.) über Klus nach Balsthal auf den Zeitpunkt der Eröffnung des Betriebes dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt wird. Der Betrieb dieser 4,1 km langen Linie wird durch eine besondere in Balsthal domizilierte Betriebsverwaltung geleitet.

In der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890 Anwendung findet (V. Ausgabe vom 1. Januar 1898), ist daher unter

Schweiz

in litt. A. nachzutragen:

16. Önsingen-Balsthal.

Der wirkliche Eintritt dieser neuen Eisenbahn in den internationalen Transportdienst erfolgt nach einem Monat vom Datum des gegenwärtigen Benachrichtigungsschreibens, oder mit dem Tag der Betriebseröffnung, wenn diese erst spater stattfinden sollte. (Cirkular Nr. 168 vom 3. Mai 1899.)

Lois et mesures administratives.

Liste des délais supplémentaires

autorisés dans les divers pays.

(§ 6, alinéa 3, des dispositions réglementaires à l'art. 14 de la C. I.)

Hongrie[1].

D'après une communication de l'inspection générale hongroise des chemins de fer et de la navigation, à Budapest, du 4 avril 1899, les délais supplémentaires indiqués ci-dessous — et déjà mentionnés en ce qui concerne les chemins de fer royaux de l'Etat hongrois dans la circulaire de l'office central n° 8 du 31 août 1898 (B. 1898 p. 576 et ss.) — sont valables dans le trafic de transit de la compagnie du chemin de fer Györ-Sopron-

[1]) Suite aux communications B. 1896, p. 193, 194 et 444.

Gesetze und Vollzugsverordnungen.

Verzeichnis der Zuschlagsfristen,

welche in den einzelnen Staaten bewilligt sind.

(§ 6, Absatz 3, der Ausführungsbestimmungen zu Art. 14 des I. U.)

Ungarn[1].

Laut einer Mitteilung der königlich ungarischen General-Inspektion für Eisenbahnen und Schiffahrt in Budapest, vom 4. April 1899, haben die nachstehend angeführten Zuschlagsfristen — die, insoweit die königlich ungarischen Staatseisenbahnen dabei beteiligt sind, schon in dem Cirkular des Central-Amtes Nr. 8 vom 31. August 1898 (Z. 1898 S. 576 u. ff.) behandelt wurden — für den Übergangsverkehr der Györ-Sopron-Ebenfurter Eisen-

[1]) Ergänzung der Mitteilungen Z. 1896 S. 195, 196, 197, 456.

Digitized by Google

Ebenfurt, de la société des chemins de fer du Sud, du chemin de fer de la vallée de Szamos et des chemins de fer d'intérêt local de Torontál, ainsi qu'il suit:

A la **compagnie du chemin de fer Györ-Sopron-Ebenfurt** est accordée une prolongation des délais de livraison:

pour les marchandises passant [1])

à *Eszterházа* en provenance et à destination du chemin de fer d'intérêt local de Fertövidék (Neusiedlersee):

pour le trafic de transit [1])

à *Kis-Czell* du chemin de fer d'intérêt local de Fertövidék (Neusiedlersee) sur les chemins de fer royaux de l'Etat hongrois et inversement:

pour le trafic de transit [1])

à *Nezsider* du chemin de fer d'intérêt local de Fertövidék (Neusiedlersee) sur le chemin de fer d'intérêt local Sopron-Pozsony et inversement;

pour le trafic de transit [1])

à *Pándorf* du chemin de fer d'intérêt local de Fertövidék (Neusiedlersee) sur les chemins de fer royaux de l'Etat hongrois et inversement de:

1/2 journée pour la petite vitesse et
1/4 de journée pour la grande vitesse

(approuvé par l'autorité de surveillance le 11 septembre 1897, n° 54 460/IV; entré en vigueur le 19 décembre 1897).

A la **société des chemins de fer du Sud** est accordée une prolongation des délais de livraison:

à *Fiume* [1]) *a.* pour les marchandises en wagons complets à destination ou en provenance de Delta et de Brajdicza: *1 jour pour la petite vitesse;*

b. pour les marchandises à destination ou en provenance des établissements industriels (Ipartelepek) de: *1/2 journée pour la petite vitesse*

(approuvé par l'autorité de surveillance le 22 avril 1893, n° 22 122/IV; entré en vigueur le 10 juin 1893).

Au **chemin de fer de la vallée de Szamos** est accordée une prolongation des délais de livraison:

[1]) Pour le trafic austro-hongrois.

bahn-Gesellschaft, der Südbahn-Gesellschaft, der Eisenbahn im Szamosthal und der Torontáler Lokalbahnen Geltung, und zwar wie folgt:

Der **Györ-Sopron-Ebenfurter Eisenbahn-Gesellschaft** ist eine Lieferfristverlängerung bewilligt:

für den Übergang der Transporte [1])

in *Eszterházа* von und auf die Fertövidéker (Neusiedlersee)-Lokal-Eisenbahn;

für den Übergangsverkehr [1])

in *Kis-Czell* von der Fertövidéker (Neusiedlersee)-Lokal-Eisenbahn auf die kgl. ungarischen Staatseisenbahnen und umgekehrt;

für den Übergangsverkehr [1])

in *Nezsider* von der Fertövidéker (Neusiedlersee)-Lokal-Eisenbahn auf die Sopron-Pozsonyer Lokal-Eisenbahn und umgekehrt;

für den Übergangsverkehr [1])

in *Pándorf* von der Fertövidéker (Neusiedlersee)-Lokal-Eisenbahn auf die kgl. ungarischen Staatseisenbahnen und umgekehrt:

für Frachtgüter 1/2 Tag und
für Eilgüter 1/4 Tag

(mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde vom 11. September 1897, Nr. 54 460/IV; gültig vom 19. Dezember 1897 an).

Der **Südbahn-Gesellschaft** ist eine Lieferfristverlangerung bewilligt:

in *Fiume* [1]) *a.* für die für Delta und Brajdicza bestimmten oder von dort kommenden Wagenladungen: *für Frachtgüter 1 Tag;*

b. für die nach den Industrieanlagen (Ipartelepek) bestimmten oder von dort kommenden *Frachtgüter 1/2 Tag*

(mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde vom 22. April 1893, Nr. 22 122/IV; gültig vom 10. Juni 1893 an).

Der **Eisenbahn im Szamosthal** ist eine Lieferfristverlängerung bewilligt:

[1]) Im österreichisch-ungarischen Verkehre.

pour les marchandises passant

à *Sajo-Magyaros* en provenance ou à destination du chemin de fer d'intérêt local Marosludas-Bistritz, exploité par les chemins de fer royaux de l'Etat hongrois de :

½ journée pour la petite vitesse et
¼ de journée pour la grande vitesse

(approuvé par l'autorité de surveillance le 27 octobre 1893, n° 73 216/IV ; entré en vigueur le 18 novembre 1893).

Aux **chemins de fer d'intérêt local de Torontál** est accordée une prolongation des délais de livraison :

pour les marchandises passant

à *Nagy-Becskerek* en provenance ou à destination du chemin de fer d'intérêt local Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek, exploité par les chemins de fer royaux de l'Etat hongrois de :

½ journée pour la petite vitesse et
¼ de journée pour la grande vitesse

(approuvé par l'autorité de surveillance le 23 février 1896, n° 8073/IV ; entré en vigueur le 20 mars 1896);

pour les marchandises passant

à *Versecz* en provenance ou à destination des chemins de fer royaux de l'Etat hongrois de :

½ journée pour la petite vitesse et
¼ de journée pour la grande vitesse

(approuvé par l'autorité de surveillance le 22 avril 1893, n° 22 122/IV ; entré en vigueur le 10 juin 1893);

pour les marchandises passant

à *Zsombolya* en provenance ou à destination des chemins de fer royaux de l'Etat hongrois de :

½ journée pour la petite vitesse et
¼ de journée pour la grande vitesse

(approuvé par l'autorité de surveillance le 23 février 1896, n° 8073 IV ; entré en vigueur le 20 mars 1896). (Circulaire n° 17 du 21 avril 1899.)

für den Übergang von Gütern

in *Sajo-Magyaros* von oder auf die im Betriebe der kgl. ungarischen Staatseisenbahnen stehende Marosludas-Bistritzer-Lokalbahn :

für Frachtgüter ½ Tag und
für Eilgüter ¼ Tag

(mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde vom 27. Oktober 1893, Nr. 73 216/IV ; gültig vom 18. November 1893 an).

Den **Torontáler Lokalbahnen** ist eine Lieferfristverlängerung bewilligt :

für den Übergang von Gütern

in *Nagy-Becskerek* von oder nach der im Betriebe der kgl. ungarischen Staatseisenbahnen stehenden Lokalbahn Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek :

für Frachtgüter ½ Tag und
für Eilgüter ¼ Tag

(mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde vom 23. Februar 1896, Nr. 8073/IV ; gültig vom 20. März 1896 an);

für den Übergang von Gütern

in *Versecz* von oder nach den kgl. ungarischen Staatseisenbahnen :

für Frachtgüter ½ Tag und
für Eilgüter ¼ Tag

(mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde vom 22. April 1893, Nr. 22 122/IV ; gültig vom 10. Juni 1893 an) ;

für den Übergang von Gütern

in *Zsombolya* von oder nach den kgl. ungarischen Staatseisenbahnen :

für Frachtgüter ½ Tag und
für Eilgüter ¼ Tag

(mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde vom 23. Februar 1896, Nr. 8073 IV ; gültig vom 20. März 1896 an). (Cirkular Nr. 17 vom 21. April 1899.)

Règlement de transport pour les chemins de fer d'Allemagne.

Modifications à l'annexe B.

Du 17 avril 1899.

(Reichsgesetzblatt n° 16 du 21 avril 1899.)

En vertu de l'article 45 de la constitution impériale, le Bundesrat, dans sa séance du 13 avril dernier, a décidé d'ajouter le nouveau 5° ci-dessous au n° XLV [1]) de l'annexe B au règlement de transport des chemins de fer allemands:

« Pour le transport de l'oxygène et de l'hydrogène comprimés, on peut, au lieu des récipients éprouvés conformément au 1°, lett. *a* et *b*, employer également ceux qui auraient été éprouvés dans les trois dernières années, ainsi qu'en fait foi le timbre apposé, en vertu des prescriptions spéciales en vigueur pour l'administration de la guerre (Règlement des transports militaires du 18 janvier 1899 art. 54, 23°), par les soins de l'autorité.

Dans ce cas, toutefois, les gaz ne doivent pas être soumis à une pression de plus de 150 atmosphères. Sont applicables pour le surplus les dispositions contenues aux 1° et 4°. »

La nouvelle disposition entrera immédiatement en vigueur.

Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.

Änderungen der Anlage B.

Vom 17. April 1899.

(Reichsgesetzblatt Nr. 16 vom 21. April 1899.)

Auf Grund des Artikels 45 der Reichsverfassung hat der Bundesrat in der Sitzung vom 13. April d. J. beschlossen, in der Nr. XLV [1]) der Anlage B zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands nachstehende neue Ziffer 5 aufzunehmen:

« Zur Beförderung von verdichtetem Sauerstoff und verdichtetem Wasserstoff dürfen statt der gemäss Ziffer 1, litt. *a* und *b*, geprüften auch solche Behälter benützt werden, die laut angebrachtem Stempel nach den für die Militärverwaltung bestehenden besonderen Vorschriften (Militär-Transport-Ordnung vom 18. Januar 1899, § 54, Ziff. 23) amtlich geprüft und innerhalb der letzten drei Jahre nachgeprüft sind.

In diesem Falle dürfen die Gase jedoch auf höchstens 150 Atmosphären verdichtet sein. Im übrigen finden die Vorschriften unter 1 bis 4 Anwendung. »

Die neue Bestimmung tritt sofort in Kraft.

Règlement d'exploitation de l'Union des administrations de chemins de fer allemands.

(Du 1er janvier 1893.)

X° supplément.

Le X° supplément est entré immédiatement en vigueur: il contient sous la lettre A comme « *IV° annexe* » l'**arrangement spécial** reproduit dans le bulletin de 1899 p. 141, qui, conformément au dernier alinéa du § 1er des dispositions réglementaires pour l'exécution de la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer, a été conclu le 24 octobre 1898 entre la France, la Belgique, le Luxembourg et les Pays-Bas et qui entraîne l'abrogation de l'ancienne annexe IV, concernant la convention du 9 août 1893 conclue entre lesdits Etats.

Il faut noter sous la lettre B que la convention du 13 juin 1893 pour faciliter le transport réci-

[1]) B. 1895 p. 137/1894 p. 17.

Betriebs-Reglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

(Vom 1. Januar 1893.)

X. Nachtrag.

Mit sofortiger Gültigkeit ist der X. Nachtrag in Kraft getreten, welcher unter A als «*Anhang IV*» das in der gegenwärtigen Zeitschrift 1899 S. 141 abgedruckte **Sonderübereinkommen** enthält, welches gemäss dem letzten Absatz des § 1 der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr unterm 24. Oktober 1898 zwischen **Frankreich, Belgien, Luxemburg** und den **Niederlanden** abgeschlossen worden ist und zufolgedessen der bisherige Anhang IV, betreffend die Vereinbarung zwischen denselben Staaten vom 9. Aug. 1893, zu streichen ist.

Unter B ist darauf aufmerksam gemacht, dass die Vereinbarung erleichternder Vorschriften für

[1]) Z. 1895 S. 134/1894 S. 16.

Digitized by Google

proque entre les chemins de fer d'Allemagne, des Pays-Bas, d'Autriche et de Hongrie, de Suisse, du Luxembourg et de Belgique, relative aux objets exclus du transport, d'après la convention internationale du 14 octobre 1890, ou admis sous certaines conditions, et qui est contenue dans l'annexe I, supplément VI au règlemement d'exploitation de l'Union [1]), a cessé, en vertu de l'«arrangement additionnel à la convention internationale» conçu en termes identiques (VIIe supplément au règlement d'exploitation de l'Union) d'être applicable au transport réciproque entre les chemins de fer des Etats ci-dessus désignés; elle continue toutefois à servir de base aux autres conventions:

a) concernant le transport réciproque entre les chemins de fer d'Allemagne et de Suisse des 13/14 juin 1893 (IIIe annexe, VIe supplément, au règlement d'exploitation de l'Union [2]) et

b) concernant le transport réciproque entre les chemins de fer d'Allemagne, d'une part, et ceux d'Autriche et de Hongrie, d'autre part, du 1er avril 1895 (V^e annexe, VIe supplément, au règlement d'exploitation de l'Union [3]).

Ces deux dernières conventions sont en effet désignées dans leurs dispositions préliminaires comme formant un complément et une annexe à la «convention actuellement en vigueur entre l'Allemagne, l'Autriche et la Hongrie, les Pays-Bas et la Suisse, ainsi que le Belgique et le Luxembourg». (Ier supplément, VIe annexe, au règlement d'exploitation de l'Union.)

Règlement
pour le transport par chemins de fer des matières dangereuses ou infectes en France [4])
du 12 novembre 1897.

Première modification.
(Circulaire du ministre des travaux publics du 5 mai 1898.)

Au paragraphe C de l'article 3, après les mots:
«Explosifs de sûreté»
on ajoutera:

[1]) B. 1894 p. 2, 39, 173.
[2]) B. 1894 p. 20, 30.
[3]) B. 1895 p. 113.
[4]) B. 1898 p. 215.

den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands, der Niederlande, Oesterreichs und Ungarns, sowie der Schweiz, Luxemburgs und Belgiens, rücksichtlich der nach dem Internationalen Uebereinkommen vom 14. Oktober 1890 von der Beförderung ausgeschlossenen oder bedingungsweise zugelassenen Gegenstände, vom 13. Juni 1893, enthalten im Anhang I, Nachtrag VI zum Vereins-Betriebs-Reglement [1]), durch die materiell gleichlautende «Zusatzvereinbarung zum Internationalen Uebereinkommen» (Nachtrag VII zum Vereins-Betriebs-Reglement) für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen der oben genannten Länder hinfällig geworden ist, aber als Grundlage der weiteren Vereinbarungen

a) für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und der Schweiz vom 13./14. Juni 1893 (Anhang III, Nachtrag VI, zum Vereins-Betriebs-Reglement [2]) und

b) für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands einerseits und Oesterreichs und Ungarns andererseits, vom 1. April 1895 (Anhang V, Nachtrag VI, zum Vereins-Betriebs-Reglement [3])

fortdauert, da die letztgenannten beiden Vereinbarungen in ihrer Eingangsbestimmung als Ergänzung, beziehungsweise als Zusätze zu der «zwischen Deutschland, Oesterreich und Ungarn, den Niederlanden und der Schweiz, wie auch Belgien und Luxemburg zur Zeit in Geltung stehenden Vereinbarung» (Anhang I, Nachtrag VI, zum Vereins-Betriebs-Reglement) bezeichnet sind.

Reglement
für die Beförderung von gefährlichen und ekelerregenden Gegenständen auf den Eisenbahnen in Frankreich [4])
vom 12. November 1897.

Erste Abänderung.
(Cirkular des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 5. Mai 1898.)

Bei Paragraph C des Artikels 3 ist nach den Worten:
«Sicherheits-Sprengstoffe»
beizufügen:

[1]) Z. 1894 S. 2, 39, 173.
[2]) Z. 1894 S. 19, 40.
[3]) Z. 1895 S. 115.
[4]) Z. 1898 S. 215.

Digitized by Google

« . . . , notamment explosifs du type N (au nitrate de soude ou d'ammoniaque et à la nitronaphtaline), explosifs du type C (au crésylate et au nitrate d'ammoniaque ou de soude), explosifs du type P (au coton-poudre et au nitrate d'ammoniaque), coton-poudre humide renfermant au moins 25 p. 100 d'eau.»

D'autre part, le deuxième alinéa de l'article 69 sera remplacé par celui-ci:

« Ne seront transportés comme explosifs de sûreté, en dehors de ceux spécialement dénommés à l'article 3, paragraphe C, que ceux dont les fabricants se seront munis d'un certificat du service des poudres et salpêtres attestant que leurs produits peuvent être transportés comme tels.»

Deuxième modification.

(Circulaire du ministre des travaux publics du 10 septembre 1898.)

I. Cartouches chargées pour canons.

1° L'article 6 sera complété par un dernier alinéa rédigé comme suit:

« Peuvent également être transportées en vrac les cartouches pour canons composées d'une douille métallique contenant sa charge de tir et d'un projectile renfermant sa charge d'éclatement, à condition que les cartouches ne soient pas munies de leur étoupille de mise de feu et que les projectiles ne soient pas pourvus de leur fusée, ces deux artifices étant pendant le transport remplacés par des bouchons assurant une fermeture absolue.»

2° A l'article 7 on ajoutera un avant-dernier alinéa ainsi conçu:

« Les cartouches pour canons composées d'une douille métallique et d'un projectile avec leurs charges respectives, dans les conditions prévues à l'article 6, doivent, lorsqu'elles sont expédiées en vrac, être arrimées soigneusement sur des sommiers en bois, dans des wagons fermés.»

II. Amorces électriques munies de détonateurs.

1° On ajoutera les mots «amorces électriques munies de détonateurs» *à la fin du dernier alinéa de l'article 3, § A, et à la suite de l'intitulé qui précède les articles 21 à 23.*

« . . . . insbesondere Sprengstoffe der Kategorie N (mit salpetersaurem Natron oder Ammonium und mit Nitro-Naphthalin), Sprengstoffe der Kategorie C (mit Kresylit und mit salpetersaurem Ammonium oder Natron), Sprengstoffe der Kategorie P (mit Schiessbaumwolle und mit salpetersaurem Ammonium), feuchte Schiessbaumwolle mit mindestens 25 % Wassergehalt.»

Ferner ist der zweite Absatz des Artikels 69 durch folgenden Absatz zu ersetzen:

« Als Sicherheits-Sprengstoffe werden, ausser den in Artikel 3, Paragraph C, besonders benannten, nur diejenigen befördert, für welche die Fabrikanten sich mit einem Zeugnis der Verwaltung für Pulver und Salpeter versehen haben, durch welches bescheinigt wird, dass ihre Produkte als solche befördert werden können.»

Zweite Abänderung.

(Cirkular des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 10. September 1898.)

I. Geladene Patronen für Kanonen.

1. Art. 6 ist durch nachstehenden letzten Absatz zu vervollständigen:

« Ebenso können unverpackt befördert werden die Patronen für Kanonen, bestehend aus einer Metallhülse mit der Schussladung und einem Geschosse mit seiner Sprengladung, unter der Bedingung, dass die Patronen nicht mit ihrer Zündungsschlagladung versehen und an den Geschossen keine Zünder angebracht, diese beiden Gegenstände vielmehr während der Beförderung durch Pfropfen ersetzt sind, die einen vollständigen Abschluss sichern.»

2. Bei Art. 7 ist ein vorletzter Absatz folgenden Inhalts anzufügen:

« Die Patronen für Kanonen, bestehend aus einer Metallhülse und einem Geschosse mit ihren entsprechenden Ladungen, unter den im Art. 6 vorgesehenen Bedingungen, müssen, wenn sie unverpackt befördert werden, in bedeckt gebauten Wagen sorgfältig auf Holzgestellen befestigt sein.»

II. Elektrische Zündungen mit Schlagladung.

1. Am Schlusse des letzten Absatzes des Art. 3, § A, und im Anschlusse an die Überschrift des Art. 21—23 sind die Worte einzuschalten: «Elektrische Zündungen mit Schlagladung».

Digitized by Google

2° L'article 21 sera complété par un quatrième alinéa ainsi rédigé:

«Les amorces électriques munies de détonateurs seront placées, au nombre de cinquante au plus, dans des boîtes en carton; ces boîtes seront emballées solidement et sans intervalles vides dans des caisses en planches jointives de dix-huit millimètres au moins d'épaisseur, à couvercle vissé, dont le poids brut ne pourra pas dépasser 100 kilogrammes et qui devront être munies de poignées ou de liteaux, si ce poids excède 10 kilogrammes.»

3° L'article 22 sera remplacé par le suivant:

«Art. 22. Le chargement des pièces d'artifice, des mèches de mineurs munies d'amorces ou d'autres moyens d'inflammation et des amorces électriques munies de détonateurs ne peut s'effectuer que dans des wagons couverts et à panneaux pleins.»

III. Acide carbonique liquéfié.

1° On intercalera, à l'article 3, § d, entre l'acétylène comprimé et l'essence de térébenthine, l'alinéa:

«Acide carbonique liquéfié, en récipients contenant au plus 25 grammes de liquide.»

2° On fera suivre l'article 26 d'un article 26 bis ainsi conçu:

«Art. 26 bis. Les prescriptions des articles 24, 25 et 26 ne s'appliquent pas aux petits récipients d'acide carbonique liquéfié dont il est question à l'article 105 bis ci-après.»

3° On ajoutera, sous l'intitulé:

«Acide carbonique liquéfié, en récipients contenant au plus 25 grammes de liquide.»

un article 105 bis dont la teneur sera:

Art. 105 bis. Les récipients contenant 25 grammes au plus d'acide carbonique liquéfié ne sont soumis qu'aux prescriptions suivantes:

L'acide carbonique doit être pur de tout résidu d'air.

Les récipients doivent être chargés au maximum d'un gramme de liquide pour un centimètre cube 34 de capacité.

Ils doivent offrir, sous la responsabilité du fabricant d'acide carbonique qui en fait usage, une resistance suffisante.»

2. Art. 21 wird durch folgenden vierten Absatz ergänzt:

«Die elektrischen Zündungen mit Schlagladung müssen, höchstens fünfzig zusammen, in Pappschachteln verpackt werden; diese Pappschachteln sind gut und ohne leere Zwischenräume zu lassen, in Kisten aus gefügten Brettern von mindestens achtzehn Millimetern Wandstärke, mit aufgeschraubtem Deckel, zu verpacken, deren Bruttogewicht 100 Kilogramm nicht übersteigen darf und die mit Handgriffen oder Schutzleisten versehen sein müssen, wenn das Gewicht 10 Kilogramm übersteigt.»

3. Art. 22 ist durch folgenden zu ersetzen:

«Art. 22. Die Verladung der Feuerwerkskörper, Minenzündschnüre mit Zündern oder andern Entzündungsmitteln und der elektrischen Zündungen mit Schlagladung darf nur in bedeckten Wagen mit vollen Seitenwänden stattfinden.»

III. Flüssige Kohlensäure.

1. In Art. 3, § d, ist zwischen komprimiertes Acetylen und Terpentinessenz der Zusatz einzuschalten:

«Flüssige Kohlensäure, in Behältern von höchstens 25 Gramm Flüssigkeit Inhalt.»

2. Auf Art. 26 hat folgender Art. 26 bis zu folgen:

«Art. 26 bis. Die Vorschriften der Art. 24, 25 und 26 sind auf die kleinen Behälter mit flüssiger Kohlensäure, von denen im nachstehenden Art. 105 bis die Rede ist, nicht anwendbar.»

3. Unter der Überschrift «Flüssige Kohlensäure, in Behältern von höchstens 25 Gramm Flüssigkeit Inhalt» *ist ein Art. 105 bis beizufügen, welcher wie folgt zu lauten hat:*

«Art. 105 bis. Die Behälter mit höchstens 25 Gramm flüssiger Kohlensäure Inhalt unterliegen nur nachstehenden Vorschriften:

Die Kohlensäure darf keinen Rückstand an Luft enthalten.

Die Behälter dürfen mit höchstens ein Gramm Flüssigkeit auf je 1,34 Kubikcentimeter Inhalt gefüllt sein.

Sie müssen, unter der Verantwortlichkeit des dieselben benützenden Fabrikanten der Kohlensäure, eine hinreichende Widerstandsfähigkeit besitzen.»

Digitized by Google

IV. Acide sulfureux anhydre liquéfié.

1° Les mots «acide sulfureux anhydre liquéfié» *seront rayés dans le premier alinéa de l'article 3, § B, dans l'intitulé qui précède l'article 39 et dans les quatre alinéas de l'article 40 où ils se trouvent.*

2° On intercalera, après l'article 42, sous l'intitulé:

«Acide sulfureux anhydre liquéfié»,

un article 42bis dont la teneur suit:

«Art. 42 bis. L'acide sulfureux anhydre liquéfié doit être renfermé dans des récipients, soit en fer forgé ou en acier doux, soit en cuivre; ces récipients devront contenir au maximum un kilogramme de liquide par 0 litre 8 de capacité.

Les récipients en fer ou en acier seront assujettis aux conditions spécifiées pour le phosgène aux articles 40 à 42.

Les récipients en cuivre seront soumis, avant leur mise en service, à une épreuve officielle constatant qu'ils supportent sans fuites ni déformations permanentes une pression de 15 kilogrammes; ils ne pourront être réexpédiés de l'usine productrice, plus de dix ans après la dernière épreuve, sans en subir une nouvelle.

Chaque récipient en cuivre portera une marque officielle placée à un endroit bien apparent, indiquant le poids du récipient vide, son poids quand il est rempli au maximum et la date de la dernière épreuve; ces indications devront être poinçonnées par l'agent qui aura procédé à l'épreuve des récipients.

Quel que soit leur mode d'expédition ou de chargement, ces récipients en cuivre devront être emballés dans des caisses solides en bois, permettant de vérifier facilement les marques officielles.»

3° A l'article 180 on mentionnera l'article 42bis *entre les articles 40 et 104.*

4° Ces dispositions annulent la circulaire du 9 mai 1898, qui avait suspendu, en ce qui touche l'acide sulfureux anhydre liquéfié, l'application de l'article 40.

IV. Flüssige, wasserfreie, schwefelige Säure.

1. Die Worte «flüssige, wasserfreie, schwefelige Saure» *sind im ersten Absatz des Art. 3, § B, in der Überschrift des Art. 39 und da wo sie sich in den vier Absätzen des Art. 40 finden, zu streichen.*

2. Nach Art. 42 ist unter der Überschrift: «Flüssige, wasserfreie, schwefelige Säure» *ein Art. 42bis einzuschalten, der wie folgt zu lauten hat:*

«Art. 42bis. Flüssige, wasserfreie, schwefelige Säure muss in Behältern aus Schmiedeisen oder weichem Stahl, oder aus Kupfer eingeschlossen sein; diese Behälter dürfen höchstens ein Kilogramm Flüssigkeit auf je 0,8 L. Inhalt enthalten.

Die Behälter aus Eisen oder Stahl sind den in den Art. 40 bis 42 für Phosgen aufgeführten Bedingungen unterworfen.

Die Behälter aus Kupfer sind vor ihrer Verwendung einer amtlichen Probe zu unterwerfen, durch welche festgestellt werden muss, dass sie ohne Undichtigkeit noch bleibende Veränderungen einen Druck von 15 Kilogramm aushalten; mehr als zehn Jahre seit der letzten Probe können sie, ohne eine Wiederholung derselben, von der Ausgangsfabrik zum Versand nicht benützt werden.

Jeder Behälter aus Kupfer hat eine an in die Augen fallender Stelle anzubringende amtliche Marke zu tragen, auf welcher anzugeben ist: Das Gewicht des leeren Behälters, sein Gewicht im Zustande der höchsten zulässigen Füllung und das Datum der letzten Probe; diese Angaben müssen durch den Beamten, der die Probe der Behälter vorgenommen hat, eingestempelt werden.

Diese Behälter aus Kupfer müssen, welches auch die Art ihres Versandes oder der Verladung sein möge, in gute Kisten verpackt werden, die eine leichte Prüfung der amtlichen Marken gestatten.»

3. Bei Art. 180 ist Art. 42bis *zwischen den Art. 40 und 104 zu erwähnen.*

4. Diese Vorschriften heben das Cirkular vom 9. Mai 1898 auf, welches die Anwendung des Art. 40 hinsichtlich der flüssigen, wasserfreien, schwefeligen Säure einstellte.

Digitized by Google

V. Explosifs de sûreté.

Au deuxième alinéa de l'article 71, en substituera les mots «devront être garnies de poignées *ou* de liteaux», *à ceux de* «devront être garnies de poignées *et* de liteaux.»

VI. Celluloïd.

On complétera l'article 110 par un second alinéa ainsi rédigé:

«Cette prescription ne s'applique pas aux colis formés d'objets manufacturés contenus dans les cartons, pourvu que chaque colis soit enfermé dans une enveloppe bien conditionnée, en très fort papier, et ne pèse pas plus de 10 kilogrammes.

VII. Sesquisulfure de phosphore.

1° On inscrira le sesquisulfure de phosphore après le phosphore amorphe ou rouge dans le quatorzième alinéa de l'article 3, § d, et dans l'intitulé qui précède l'article 111.

2° L'article 111 sera remplacé par le suivant:

«Art. 111. Le phosphore amorphe ou rouge et le sesquisulfure de phosphore doivent être renfermés dans des cylindres métalliques étanches, contenus eux-mêmes dans des caisses en bois faites de planches bien jointives.»

VIII. Amorces électriques sans détonateurs.

1° On fera figurer les «amorces électriques sans détonateurs», *à l'article 3, § D, avant les bonbons fulminants, après le point qui suit l'énumération des munitions de sûreté.*

2° Dans l'article 98, premier alinéa, entre «amorces détonantes pour projectiles» *et* «les bonbons fulminants», *on ajoutera* «les amorces électriques sans détonateurs.»

3° Le second alinéa du même article 98 sera remplacé par le suivant:

«Les amorces électriques sans détonateurs et les bonbons fulminants, avant d'être emballés dans les caisses en bois, doivent être enfermés dans des boites en carton, à raison de cinquante au plus par boite pour les premières et de douze au plus par boite pour les seconds.»

V. Sicherheitssprengstoffe.

Im zweiten Absatz des Art. 71 sind die Worte «müssen mit Handgriffen *und* Handleisten versehen sein» *durch die Worte* «müssen mit Handgriffen *oder* Handleisten versehen sein» *zu ersetzen.*

VI. Celluloid.

Art. 110 ist durch folgenden Absatz 2 zu ergänzen:

«Diese Vorschrift ist nicht auf Kolli, welche in Pappschachteln verpackte fabrizierte Gegenstände enthalten, anwendbar, sofern jedes Kollo in eine gut beschaffene Umhüllung aus sehr starkem Papier verpackt ist und nicht mehr als 10 Kilogramm wiegt.

VII. Anderthalbfacher Schwefelphosphor.

1. Der anderthalbfache Schwefelphosphor ist nach dem amorphen oder roten Phosphor im vierzehnten Absatze des Art. 3, § d, und in der Überschrift des Art. 111 einzusetzen.

2. Art. 111 ist durch den folgenden zu ersetzen:

«Art. 111. Amorpher oder roter Phosphor und anderthalbfacher Schwefelphosphor müssen in dichte Metallcylinder, die selbst wieder in gut gefügte Bretterkisten eingeschlossen werden müssen, verpackt sein.

VIII. Elektrische Zündungen ohne Schlagladung.

1. «Elektrische Zündungen ohne Schlagladung» *sind im Art. 3, § D, vor den Knallbonbons, nach dem Punkt, welcher auf die Aufzählung der Sicherheitsmunition folgt, einzuschalten.*

2. Im Art. 98, erster Absatz, zwischen «sprengkräftige Zündungen für Geschosse» *und* «Knallbonbons» *sind* «elektrische Zündungen ohne Schlagladung» *beizufügen.*

3. Der zweite Absatz des gleichen Art. 98 ist durch folgenden zu ersetzen:

«Die elektrischen Zündungen ohne Schlagladung und die Knallbonbons müssen vor ihrer Verpackung in Holzkisten, in Pappschachteln eingeschlossen werden, und zwar zu höchstens fünfzig Stück von den ersten und zu höchstens zwölf Stück von den zweiten.»

Digitized by Google

Troisième modification.

(Circulaire du ministre des travaux publics du 25 février 1899.)

I. Chlorure d'acétyle.

Au dernier alinéa de l'article 57, on ajoutera une phrase ainsi conçue:

«Pour le chlorure d'acétyle, la terre d'infusoires pourra être remplacée par de la sciure de bois.»

II. Munitions de sûreté.

L'article 96 sera complété comme suit:

«Ce certificat est exigible aussi bien pour les produits dénommés aux articles 97 et 98 que pour tous autres produits que les fabricants désireraient voir traiter comme munitions de sûreté.

«Toutefois, on pourra y substituer:

«Soit une déclaration de l'expéditeur attestant sous sa propre responsabilité que les munitions présentées au chemin de fer sont conformes à un type reconnu comme rentrant dans la catégorie des munitions de sûreté par un certificat du service des Poudres et Salpêtres ou de l'Artillerie dont la date sera indiquée sur cette déclaration;

«Soit une bande collée d'une manière bien apparente sur le colis et portant les mentions ci-dessous:

«Munitions de sûreté dénommées ou assimilables à celles dénommées à l'article 97 ou 98 du règlement du 12 novembre 1897.

«Certificat du service des Poudres et Salpêtres ou de l'Artillerie en date du . . . . .»

III. Graisses fraiches.

1° *On fera figurer les mots* «graisses fraiches» après celui de «sabots», à la fin du 4e alinéa du paragraphe F de l'article 3.

2° *L'article 133 sera remplacé par le suivant:*

«Les os frais, tendons, cornes, onglons et sabots peuvent être enfermés dans des sacs et les graisses fraiches dans des sacs ou paniers en osier, du 1er octobre au 30 avril; toutes ces matières doivent

Dritte Abänderung.

(Cirkular des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 25. Februar 1899.)

I. Chloracetyl.

Dem letzten Absatze des Artikels 57 ist folgender Satz beizufügen:

«Bei Chloracetyl kann die Infusorienerde durch Sägemehl ersetzt werden.»

II. Sicherheitsmunition.

Artikel 96 ist wie folgt zu ergänzen:

«Diese Bescheinigung ist sowohl für die in den Artikeln 97 und 98 benannten Gegenstände als auch für alle anderen Produkte erforderlich, welche die Fabrikanten als Sicherheitsmunition behandelt zu sehen wünschen.

«Jedoch kann dieselbe ersetzt werden:

«Entweder durch eine Erklärung des Absenders, durch welche unter dessen eigener Verantwortlichkeit bescheinigt wird, dass die bei der Eisenbahn aufgegebene Munition einem Muster entspricht, das durch eine Bescheinigung der Verwaltung der Pulver und Salpeter oder der Artillerie, deren Datum auf der Erklärung angegeben sein muss, als in die Kategorie der Sicherheitsmunitionen gehörend anerkannt ist:

«oder durch einen in leicht ersichtlicher Weise auf das Kollo aufgeklebten, nachstehende Angaben tragenden Streifen:

«Sicherheitsmunitionen, benannt oder zu denen gehörend, welche in den Artikeln 97 oder 98 des Reglements vom 12. November 1897 aufgeführt sind.

«Bescheinigung der Verwaltung der Pulver und Salpeter oder der Artillerie vom . . . .»

III. Frische Fette.

1. *Die Worte* «frische Fette» *sind nach* «*Hufe*» am Schlusse des 4. Absatzes des Paragraphen F des Artikels 3 *anzufügen.*

2. *Artikel 133 ist durch folgenden Artikel zu ersetzen:*

«Frische Knochen, Flechsen, Hörner, Klauen und Hufe können in der Zeit vom 1. Oktober bis zum 30. April in Säcken und frische Fette in Säcken oder Weidenkörben verpackt werden: vom

Digitized by Google

être contenues dans des tonneaux hermétiquement clos, du 1er mai au 30 septembre.» [1])

3° *Un quatrième alinéa ainsi rédigé sera ajouté à l'article 170:*

«Toutefois les graisses fraiches transportées en sacs ou en paniers d'osier du 1er octobre au 30 avril pourront être admises dans les fourgons des trains de voyageurs et de messageries.»

D'autre part, la circulaire du 10 septembre 1898, qui a déjà modifié pour la seconde fois le règlement, porte que les mots: «acide sulfureux anhydre liquefié» seront rayés dans le premier alinéa de l'article 3, paragraphe B, et que, dans l'article 98, premier alinéa, entre «amorces détonantes pour projectiles» et «les bonbons fulminants», on intercalera «les amorces électriques sans détonateurs».

Il y a là deux erreurs d'impression qu'il convient de signaler, bien qu'elles n'aient pu prêter à aucune confusion: c'est évidemment de l'article 3, paragraphe *b*, qu'il s'agit pour l'acide sulfureux, et c'est après «amorces non détonantes pour projectiles» qu'il faut faire mention, à l'article 98, des «amorces électriques sans détonateurs».

De plus, la suppression des mots «acide sulfureux anhydre liquéfié» dans le premier alinéa du paragraphe *b* de l'article 3 doit être compensée par le rétablissement de ces mots dans le même paragraphe en un alinéa spécial placé immédiatement après le premier, avant celui qui est consacré au chlorure de méthyle et qui deviendra ainsi le troisième.

1. Mai bis 30. September müssen diese Gegenstände in luftdicht verschlossenen Fässern befördert werden.» [1])

3. *Dem Artikel 170 wird folgender vierter Absatz beigefügt:*

«Jedoch können frische Fette in Säcken oder Weidenkörben vom 1. Oktober bis zum 30. April zur Beförderung in den Gepäckwagen der Personen- und Eilgüterzüge zugelassen werden.»

Es ist hier zu bemerken, dass das Cirkular vom 10. September 1898, durch welches das Reglement schon zum zweitenmal geändert wurde, besagt, dass die Worte: «flüssige, wasserfreie, schwefelige Säure» in dem ersten Absatze des Artikels 3, Paragraph B, zu streichen seien und dass in Artikel 98, erster Absatz, zwischen «Sprengkräftige Zündungen für Geschosse» und «Knallbonbons» einzusetzen sei: «elektrische Zünder ohne Schlagladung».

Es sind dies zwei Druckfehler, die zu erwähnen sind, obgleich sie kein Missverständnis hervorrufen konnten: es handelt sich offenbar bei der schwefeligen Säure um Artikel 3, Paragraph *b*, und es sind nach «nicht sprengkräftige Zündungen für Geschosse» im Artikel 98 zu erwähnen: «elektrische Zündungen ohne Schlagladung».

Ferner ist die Streichung der Worte: «flüssige, wasserfreie, schwefelige Saure» im ersten Absatz des Paragraphen *b* des Artikels 3 zu kompensieren durch die Wiederherstellung dieser Worte im gleichen Paragraphen durch einen besonderen Absatz, der gleich nach dem ersten einzusetzen ist und vor dem, der das Chlormethyl behandelt, welcher sonach der dritte wird.

Arrêté

du ministre des travaux publics en France portant fixation du tarif exceptionnel de certains transports sur les chemins de fer.

(En date du 24 mars 1898.)

Article premier.

Le tarif exceptionnel prévu par le cahier des charges [2]) pour le transport des marchandises de

Erlass

des Ministers der öffentlichen Arbeiten in Frankreich, durch welchen der Ausnahmetarif für gewisse Transporte auf den Eisenbahnen festgesetzt wird.

(Vom 24. März 1898.)

Erster Artikel.

Der im Pflichtenheft [2]) vorgesehene Ausnahmetarif für die Beförderung von Gütern von geringem

[1]) Une circulaire du 15 avril 1899 autorise provisoirement les compagnies de chemins de fer, en attendant la décision definitive à intervenir après avis de la commission chargée d'examiner les modifications proposées au règlement, à effectuer, en toute saison, les expéditions de ces graisses dans les conditions admises par la circulaire du 25 février 1899 pour les envois faits du 1er octobre au 30 avril.

[2]) B. 1898 p. 381, art. 47.

[1]) Ein Cirkular vom 15. April 1899 ermächtigt in provisorischer Weise die Eisenbahnen, bis zur endgültigen Entscheidung auf Grund des Gutachtens der mit der Prüfung der vorgeschlagenen Abänderungen des Reglements betrauten Kommission, diese Fettsendungen zu jeder Jahreszeit zu den im Cirkular vom 25. Februar 1899 für die Sendungen vom 1. Oktober bis zum 30. April angegebenen Bedingungen zu befördern.

[2]) Z. 1898 S. 381, Art. 47.

faible densité; matières inflammables ou explosibles, animaux et objets dangereux, animaux d'une valeur déclarée supérieure à 5000 francs, finances et valeurs et petits colis pesant isolément 40 kilogrammes et au-dessous, est fixé ainsi qu'il suit, sur les chemins de fer d'intérêt général.

Grande vitesse.

§ 1er.

Denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif du cahier des charges et qui ne pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube.

Moitié en sus des prix fixés par le tarif général sans que, dans aucun cas, la taxe à percevoir puisse être supérieure à celle qui résulterait de l'application du tarif simple au poids fictif calculé à raison de 200 kilogrammes par mètre cube.

Dans le cas où ces denrées et objets sont dénommés dans un tarif spécial, les prix de ce tarif sont applicables sans surtaxe, à moins d'indication contraire expressément formulée.

La surtaxe n'est d'ailleurs pas applicable aux colis de 0 à 40 kilogrammes qui sont taxés aux prix du tarif exceptionnel indiqué au paragraphe 5 ci-après.

§ 2.

Matières inflammables ou explosibles classées par l'arrêté ministériel du 12 novembre 1897 [1]) relatif au transport des matières dangereuses dans la première catégorie au titre: Explosifs.

Animaux dangereux pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales.

Ces matières et animaux étant exclus des trains portant des voyageurs, le tarif de la grande vitesse ne leur est pas applicable.

Matières inflammables ou explosibles classées par le sus-dit arrêté:

1° dans la première catégorie au titre: Autres matières;

2° dans la deuxième catégorie;

[1]) B. 1898 p. 215.

specifischen Gewichte, leicht entzündlichen oder explosibeln Gegenständen, gefährlichen Tieren und Stoffen, Tieren mit einem deklarierten Werte von über 5000 Fr., Geld und Wertgegenständen, kleinen Kolli von 40 Kilogramm und darunter Einzelgewicht, ist auf den Hauptbahnen wie folgt festgesetzt.:

Eilgut

§ 1.

Lebensmittel und Gegenstände, die nicht namentlich in dem Tarife des Pflichtenheftes aufgeführt sind und die nicht 200 Kilogramm per Kubikmeter wiegen.

Einundeinhalbfacher Satz des Generaltarifs: in keinem Falle darf jedoch die zu erhebende Fracht höher als diejenige sein, welche sich aus der Anwendung der einfachen Taxe auf das angenommene, mit 200 Kilogramm per Kubikmeter berechnete Gewicht ergiebt.

Im Falle diese Lebensmittel und Gegenstände in einem Specialtarif benannt sind, kommen die Taxen dieses Tarifs, ohne Zuschlag, zur Berechnung, sofern nicht gegenteilige Vorschriften ausdrücklich formuliert sind.

Diese Taxberechnung ist übrigens auf Kolli von 0 bis 40 Kilogramm nicht anwendbar, welche nach dem im nachstehenden Paragraph 5 bezeichneten Ausnahmetarif taxiert werden.

§ 2.

Leicht entzündliche oder explosible Gegenstände, welche nach dem Ministerial-Erlass vom 12. November 1897 über die Beförderung von gefährlichen Stoffen [1]) in die erste Kategorie unter die Sprengstoffe eingereiht sind.

Gefährliche Tiere, für welche die Polizeireglemente besondere Vorsichtsmassregeln vorschreiben.

Da diese Gegenstände und Tiere von der Beförderung mit Personenzügen ausgeschlossen sind, so ist der Eilguttarif auf dieselben nicht anwendbar.

Leicht entzündliche oder explosible Gegenstände, welche durch den besagten Erlass eingereiht sind:

1. in die erste Kategorie unter: Andere Gegenstände;

2. in die zweite Kategorie;

[1]) Z. 1898 S. 215.

Digitized by Google

3° dans la troisième catégorie au titre: Explosifs de sûreté et matières assimilées.

Matières infectes classées dans la 6e catégorie par le sus-dit arrêté.

Ces matières sont exclues des trains portant des voyageurs sur les sections où circulent des trains réguliers de marchandises.

Sur les sections où ne circulent pas des trains réguliers de marchandises, elles peuvent être transportées sous certaines conditions par trains mixtes.

Le tarif de la grande vitesse ne leur est pas applicable[1]).

Matières inflammables ou explosibles classées par le dit arrêté:

1° dans la 3e catégorie au titre: autres matières;
2° dans la 4e catégorie.

Matières vénéneuses classées dans la 5e catégorie par le sus-dit arrêté.

Ces matières sont admises dans les trains de voyageurs et peuvent être taxées en grande vitesse.

Les matières comprises dans la troisième catégorie au titre: Autres matières, sont taxées aux prix du tarif général G. V.

Les matières des quatrième et cinquième catégories sont taxées aux prix du tarif général G. V. ou des tarifs spéciaux G. V. dans lesquels ces matières sont dénommées.

Dans aucun cas les matières classées dans les première, deuxième, troisième et sixième catégories des matières dangereuses ou infectes ne sont acceptées comme bagages et ne peuvent être déposées dans les salles de consigne.

§ 3.

Animaux dont la valeur déclarée excèderait 5000 francs.

Moitié en sus du prix fixé par le tarif général pour les animaux de la même espèce.

[1]) Par exception les tubes d'oxygène comprimé ayant un diamètre extérieur au plus égal à 10 centimètres et une longueur totale de 60 centimètres au maximum peuvent être transportés sur toutes les lignes par les trains de voyageurs. Le nombre des tubes transportés par un train ne peut pas dépasser 10. Il sont taxés aux prix du tarif général G. V. majorés de 50 %.

3. in die dritte Kategorie unter: Sicherheitssprengstoffe und assimilierte Gegenstände;

ekelerregende Gegenstände, durch den erwähnten Erlass in die sechste Kategorie eingereiht.

Diese Gegenstände sind von der Beförderung mit Personenzügen auf den Strecken ausgeschlossen, auf welchen regelmässige Güterzüge verkehren.

Auf den Strecken, auf welchen keine regelmässigen Güterzüge verkehren, können sie unter gewissen Bedingungen mit gemischten Zügen befördert werden.

Der Eilguttarif ist auf dieselben nicht anwendbar[1]).

Leicht entzündliche oder explosible Gegenstände, welche nach dem vorbezeichneten Erlasse eingereiht sind:

1. in die 3. Kategorie unter: Andere Gegenstände;
2. in die 4. Kategorie;

giftige Stoffe, welche nach dem vorbezeichneten Erlasse in die 5. Kategorie eingereiht sind.

Diese Gegenstände können mit Personenzügen befördert und nach dem Eilguttarife taxiert werden.

Die in der dritten Kategorie unter: Andere Gegenstände aufgeführten Gegenstände werden nach dem allgemeinen Eilguttarif taxiert.

Die Gegenstände der vierten und fünften Kategorie werden zu den Sätzen des allgemeinen Eilguttarifs oder der Eilgutspecialtarife, in welchen diese Gegenstände benannt sind, berechnet.

In keinem Falle dürfen die Gegenstände der ersten, zweiten, dritten und sechsten Kategorie der gefährlichen oder ekelerregenden Gegenstände als Reisegepäck angenommen und in den Gepäck-Aufbewahrungsräumen niedergelegt werden.

§ 3.

Tiere, deren deklarierter Wert 5000 Fr. übersteigt.

Einundeinhalbfacher Satz des Generaltarifs für Tiere gleicher Art.

[1]) Ausnahmsweise können die Rohrbehälter mit komprimiertem Sauerstoff, welche einen äusseren Durchmesser von höchstens 10 Centimeter und eine Gesamtlänge von höchstens 60 Centimeter haben, auf allen Linien mit Personenzügen befördert werden. Die Zahl der mit einem Zuge beförderten Rohren kann 10 nicht übersteigen. Sie werden zu dem um 50 % erhöhten Satze des Eilgut-Generaltarifs berechnet.

§ 4.

Or et argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés. Plaqué d'or ou d'argent, mercure, platine, bijoux, broderies, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs.

Ad valorem 0,00252 par fraction indivisible de 1000 francs et par kilomètre, impôt compris.

Quelle que soit la distance parcourue, le minimum de perception par 1000 francs est fixé à 0 fr. 25 sans que la taxe par expédition puisse être inférieure à 0 fr. 40.

La taxe des divers articles compris dans l'énumération ci-contre ne sera, dans aucun cas, inférieure à la plus forte des deux taxes qui pourrait être appliquée, soit d'après la valeur déclarée et en conformité du tarif ci-dessus, soit d'après le poids constaté et en conformité du tarif général des articles de messagerie et marchandises à grande vitesse.

§ 5.

Paquets ou colis pesant isolément 40 kilogrammes et au-dessous.

Ces paquets ou colis seront taxés aux prix du tarif ci-après:

Par tonne et par kilomètre:

Jusqu'à 200 kilomètres		0,35 fr.
Pour chaque kilomètre en excédent au delà de	200 jusqu'à 300 km	0,32 »
	300 » 400 »	0,31 »
	400 » 800 »	0,30 »
	800 » 1000 »	0,28 »
	1000 kilomètres	0,25 »

En aucun cas, la taxe ne pourra être supérieure à celle d'une expédition de même nature pesant plus de 40 kilogrammes. En conséquence, quand les paquets ou colis seront composés de denrées, l'expéditeur ne payera, en aucun cas, un prix supérieur à celui qui résulterait de l'application, à un colis de 41 à 51 kilogrammes, du tarif concernant les denrées par expédition de plus de 40 kilogrammes.

§ 6.

Excédents de bagages.

0 fr. 50 par tonne et par kilomètre (impôt compris) sans que la taxe puisse être, en aucun

§ 4.

Gold und Silber in Barren, gemünzt oder bearbeitet. Plattierte Gold- und Silberwaren, Quecksilber, Platin, Kleinodien, Stickereien, Spitzen, Edelsteine, Kunstgegenstände und andere Wertgegenstände.

Ad valorem 0,00252 für je auch nur angefangene 1000 Franken und jeden Kilometer, Steuer inbegriffen.

Ohne Rücksicht auf die Länge der Beförderungsstrecke beträgt die Mindesterhebung für 1000 Fr. 0,25 Fr. bei einer Minimaltaxe von 0,40 Fr. für jede Sendung.

Die Taxe für die verschiedenen, vorstehend benannten Artikel kann in keinem Falle weniger betragen als die höchste der beiden zulässigen Taxen, entweder nach dem deklarierten Wert und gemäss dem vorstehenden Tarife, oder nach dem ermittelten Gewichte und dem Generaltarif für Express- und Eilgüter.

§ 5.

Pakete oder Kolli von 40 Kilogramm und darunter Einzelgewicht.

Diese Pakete werden zu nachstehendem Tarife berechnet:

Pro Tonne und Kilometer:

Bis zu 200 Kilometer		0,35 Fr.
Für jeden überschiessenden Kilometer über	200 bis zu 300 km.	0,32 »
	300 » » 400 »	0,31 »
	400 » » 800 »	0,30 »
	800 » » 1000 »	0,28 »
	1000 km.	0,25 »

In keinem Falle kann die Taxe diejenige für eine Sendung gleicher Art im Gewichte von über 40 Kilogramm übersteigen. Der Absender hat daher, wenn die Pakete oder Kolli aus Lebensmitteln bestehen, in keinem Falle einen höheren Satz als denjenigen zu bezahlen, welcher sich aus der Anwendung, auf ein Kollo von 41 bis 51 Kilogramm, des Tarifs für Lebensmittel in Sendungen von mehr als 40 Kilogramm ergiebt.

§ 6.

Gepäckübergewicht.

0,50 Fr. per Tonne und Kilometer (Steuer inbegriffen); jedoch kann die Taxe in keinem Falle

Digitized by Google

cas, supérieure à celle d'une expédition de même nature pesant plus de 40 kilogrammes.

Petite vitesse.

§ 1er.

Denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif du cahier des charges et qui ne pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube.

Moitié en sus des prix fixés par le tarif général, selon la série du dit tarif à laquelle ces objets appartiennent, sans que, dans aucun cas, la taxe à percevoir puisse être supérieure à celle qui résulterait de l'application du tarif simple au poids fictif calculé à raison de 200 kilogrammes par mètre cube.

Dans le cas ou ces denrées et objets sont dénommés dans un tarif spécial, les prix de ce tarif sont applicables, sans surtaxe, à moins d'indication contraire expressément formulée.

La surtaxe n'est d'ailleurs pas applicable aux colis de 0 à 40 kilogrammes qui sont taxés aux prix du tarif exceptionnel indiqué au paragraphe 5 ci-après.

§ 2.

Matières inflammables ou explosibles classées par l'arrêté ministériel du 12 novembre 1897 relatif au transport des matières dangereuses[1]).

1re catégorie: 50% en plus du tarif général.

En ce qui concerne la dynamite, cette taxe est appliquée avec un minimum de 2 fr. 50 par expédition et par kilomètre sur les lignes où il n'existe pas de trains réguliers de marchandises et dans le cas seulement où les administrations de chemins de fer sont obligées de mettre en marche des trains spéciaux ou des trains facultatifs exclusivement affectés à des transports de dynamite.

Il est perçu, en outre, une taxe de 0 fr. 30 par kilomètre pour chaque wagon isolateur vide fourni à la demande de l'expéditeur.

[1]) B. 1898 p. 215.

höher als diejenige für eine Sendung gleicher Art im Gewichte von mehr als 40 Kilogramm sein.

Frachtgut.

§ 1.

Lebensmittel und Gegenstände, die nicht namentlich in dem Tarife des Pflichtenheftes aufgeführt sind und die nicht 200 Kilogramm per Kubikmeter wiegen.

Einundeinhalbfacher Satz des Generaltarifs, nach der Serie dieses Tarifs, in welche diese Gegenstände gehören: in keinem Falle darf jedoch die zu erhebende Fracht höher als diejenige sein, welche sich aus der einfachen Taxe auf das angenommene, mit 200 Kilogramm per Kubikmeter berechnete Gewicht ergiebt.

Im Falle diese Lebensmittel und Gegenstände in einem Specialtarife benannt sind, kommen die Taxen dieses Tarifs ohne Zuschlag zur Berechnung, sofern nicht gegenteilige Vorschriften ausdrücklich formuliert sind.

Der Zuschlag ist übrigens auf Kolli von 0 bis 40 Kilogramm nicht anwendbar, welche nach dem in nachstehendem Paragraph 5 bezeichneten Ausnahmetarif taxiert werden.

§ 2.

Leicht entzündliche oder explosible Gegenstände, welche nach dem Ministerial-Erlass vom 12. November 1897 über die Beförderung von gefährlichen Stoffen[1]), *eingereiht sind.*

1. Kategorie: um 50% erhöhte Taxe des Generaltarifs.

Für Dynamit wird diese Taxe mit einer Mindestberechnung von 2,50 Fr. für jede Sendung und jeden Kilometer auf denjenigen Linien erhoben, auf welchen nicht regelmässige Güterzuge verkehren und nur in dem Falle, wo die Eisenbahnverwaltungen gehalten sind, Extrazüge oder Fakultativzüge, welche ausschliesslich zur Beförderung von Dynamit bestimmt sind, verkehren zu lassen.

Ausserdem wird eine Taxe von 0,30 Fr. per Kilometer für jeden auf Verlangen des Absenders gestellten leeren Schutzwagen erhoben.

[1]) Z. 1898 S. 215.

Digitized by Google

2e catégorie: 25 % en plus du tarif général.

3e catégorie: 10 % en plus du tarif général.

4e catégorie: prix du tarif général ou des tarifs spéciaux dans lesquels ces matières sont dénommées.

Animaux dangereux pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales.

0 fr. 25 par wagon spécial contenant un animal et par kilomètre. Néanmoins, les expéditeurs pourront, à leurs risques et périls, placer plusieurs animaux en cages solides et séparées dans un même wagon, en payant, pour chaque animal, une taxe moitié en sus de celle qui est fixée au tarif général pour les animaux de haute taille.

§ 3.

Animaux dont la valeur déclarée excèderait 5000 francs.

Moitié en sus du prix fixé par le tarif applicable aux animaux de la même espèce.

§ 4.

Or et argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, platine, bijoux, pierres précieuses et autres valeurs.

Ces divers articles ne sont transportés qu'à grande vitesse: en conséquence, le tarif de la petite vitesse ne leur est pas applicable.

Plaqué d'or ou d'argent, mercure, dentelles, broderies, objets d'art (statues, tableaux, bronzes d'art).

Moitié en sus du prix fixé par le tarif applicable aux marchandises de la première série.

§ 5.

Paquets ou colis pesant isolément 40 kilogrammes et au-dessous.

0 fr. 25 par tonne et par kilomètre, quelle que soit la série à laquelle les paquets ou colis appartiennent, sans que la taxe puisse, en aucun cas, être supérieure à celle d'une expédition de même nature pesant plus de 40 kilogrammes.

Article 2.

Les frais accessoires d'enregistrement, de manutention, de magasinage, etc., seront perçus conformément aux tarifs généraux de la grande et de la petite vitesse.

2. Kategorie: um 25 % erhöhte Taxe des Generaltarifs.

3. Kategorie: um 10 % erhöhte Taxe des Generaltarifs.

4. Kategorie: Taxe des Generaltarifs oder der Specialtarife in welchem diese Gegenstände benannt sind.

Gefährliche Tiere für welche die Polizeireglemente besondere Vorsichtsmassregeln vorschreiben.

0,25 Fr. für jeden besonderen, ein Tier enthaltenden Wagen und jeden Kilometer. Jedoch können die Absender, auf ihre Rechnung und Gefahr, mehrere Tiere in starken Käfigen getrennt in dem gleichen Wagen unterbringen, indem sie für jedes Tier die um die Hälfte erhöhte Taxe des Generaltarifs für grosse Tiere bezahlen.

§ 3.

Tiere, deren deklarierter Wert 5000 Fr. übersteigt.

Um die Hälfte erhöhter Satz des auf Tiere gleicher Art anwendbaren Tarifs.

§ 4.

Gold und Silber, in Barren, gemünzt oder bearbeitet, Platina, Kleinodien, Edelsteine und andere Wertgegenstände.

Diese verschiedenen Gegenstände werden nur in Eilfracht befördert; der Frachtguttarif ist also auf dieselben nicht anwendbar.

Plattierte Gold- und Silberwaren, Quecksilber, Spitzen, Stickereien, Kunstgegenstände (Statuen, Gemälde, Kunstguss).

Um die Hälfte erhöhter Satz des auf Güter der ersten Serie anwendbaren Tarifs.

§ 5.

Pakete oder Kolli von 40 Kilogramm oder darunter Einzelgewicht.

0,25 Fr. per Tonne und Kilometer, gleichviel welcher Serie die Pakete oder Kolli angehören: in keinem Falle kann die Taxe höher sein als diejenige für eine Sendung gleicher Art im Gewichte von mehr als 40 Kilogramm.

Artikel 2.

Die Nebengebühren als: Einschreibgebühr, Auf- und Abladen, Lagergebühr etc. sind gemäss den Generaltarifen für Eil- und Frachtgut zu erheben.

Digitized by Google

Le chargement et le déchargement des animaux dangereux, pour lesquels les règlements de police prescriraient des précautions spéciales, seront effectues par les soins et aux frais des expéditeurs et des destinataires; il ne sera rien perçu pour cette double opération.

Article 3.

Les dispositions qui précèdent ne font pas obstacle à l'application de prix et conditions plus avantageux pour le public en vertu de tarifs homologués ou qui le seraient ultérieurement.

Das Auf- und Abladen gefahrlicher Tiere, für welche die Polizeireglemente besondere Vorsichtsmassregeln vorschreiben, ist durch die Absender und Empfänger und auf deren Kosten auszuführen; es findet keinerlei Erhebung für diese beiden Handhabungen statt.

Artikel 3.

Die vorstehenden Bestimmungen stehen der Anwendung vorteilhafterer Frachtsätze und Bedingungen für das Publikum auf Grund genehmigter oder in Zukunft zu genehmigender Tarife nicht entgegen.

Règlement de transport des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur suisses.

(Du 11 decembre 1893; en vigueur depuis le 1er janvier 1894.)

Annexe V.

Le chiffre XXVI de l'annexe V [1]) au règlement de transport des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur suisses, du 1er janvier 1894, est complété, avec validité immédiate, par l'adjonction suivante: «La poudre unique pour bouillie bordelaise (poudre au sulfate de cuivre) en wagons complets est admise aussi renfermée dans des sacs solides.» (Organe de publicité pour les avis en matière de transports et tarifs nº 14, du 5 avril 1899.)

Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen.

(Vom 11. Dezember 1893; gültig vom 1. Januar 1894.)

Anlage V.

Position XXVI der Anlage V [1]) zum Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen, vom 1. Januar 1894, wird mit sofortiger Gültigkeit wie folgt ergänzt:

«Für Pulver zur Herstellung von Bordeauxbrühe (Vitriolpulver) wird bei Beförderung in Wagenladungen auch die Verpackung in soliden Säcken gestattet.» (Publikationsorgan für das Transport- und Tarifwesen Nr. 14, vom 5. April 1899.)

Etudes.

Histoire des chemins de fer de la monarchie austro-hongroise.

L'association des fonctionnaires des chemins de fer a publié sous ce titre, pour fêter le cinquantenaire de l'avènement au trône de Sa Majesté apostolique i. et r. François-Joseph Ier, un ouvrage, edite par l'imprimerie et librairie de la cour, Karl Prohaska, qui par ses proportions et son contenu constitue jusqu'à présent une œuvre unique: c'est la description historique du développement des chemins de fer d'un grand Etat au point de vue technique, administratif et économique. L'entre-

[1]) B. 1894 p. 126 et 10.

Abhandlungen.

Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie.

Unter dem vorstehenden Titel ist zur Feier des fünfzigjährigen Regierungsjubiläums Sr. K. u. K. Apostolischen Majestät Franz Josef I. vom österreichischen Eisenbahnbeamtenverein — im Verlage der k. u. k. Hofbuchdruckerei & Hofbuchhandlung Karl Prochaska — ein Werk herausgegeben worden, das nach Anlage und Inhalt bis jetzt einzig dasteht: Die historische Darstellung des Entwicklungsganges der Eisenbahnen eines Grossstaates in technischer, administrativer und wirtschaftlicher

[1]) Z. 1894 S. 126 resp. S. 10.

prise était d'autant plus ardue que ce développement a été interrompu à plusieurs reprises par des troubles politiques et financiers, qu'il a été poussé dans d'autres voies et qu'ainsi il n'a pas toujours suivi une marche paisible et régulière, mais qu'il y a eu à surmonter bien des difficultés qui se sont exprimées tantôt par des courbes ascendantes, tantôt par des courbes descendantes. Aujourd'hui, au point élevé où plusieurs années de tranquille prospérité ont conduit, on peut embrasser les aspects divers de ce tableau mis sous nos yeux grâce à la collaboration des hommes les plus remarquables.

La pensée de célébrer par la publication de cet ouvrage le jubilé impérial était toute naturelle, si l'on songe que les créations les plus importantes en matière de chemins de fer ont eu lieu durant le règne de l'empereur François-Joseph Ier, qui a toujours manifesté le plus grand intérêt à leur avenir et à leur développement: il était tout naturel aussi que cette idée fût réalisée par l'association des fonctionnaires des chemins de fer autrichiens, que le programme des travaux fut établi par elle et qu'elle se chargeât de trouver parmi ses membres et en dehors d'elle les spécialistes appropriés à l'étude de chaque question. Par suite de la division du travail, qui en a été la conséquence, l'ouvrage a pris des proportions plus vastes qu'on ne l'avait prévu tout d'abord. Mais la faculté laissée à chacun des collaborateurs, de se confiner dans sa propre partie a été utilisée dans une mesure remarquable. A quelqu'article qu'il se réfère, l'intérêt du lecteur se soutient également, d'une part, parce que la question y est traitée à fond, d'autre part, en raison de l'attrait qu'offre l'exposé. L'œuvre présente, en outre, un aspect de distinction relevé par nombre d'illustrations excellentes et même supérieures qui donnent du relief au texte et nous font passer sous les yeux une série d'hommes qui ont consacré leurs forces aux chemins de fer en général, ou plus spécialement à ceux d'Autriche et de Hongrie, et auxquels leurs travaux ont acquis la reconnaissance et la célébrité.

L'avant-propos général, dû à M. P.-F. Kupka, forme le début de l'ouvrage (tome Ier, 1re partie,

Beziehung. Die Aufgabe war um so schwieriger, als dieser Entwicklungsgang verschiedentlich durch Störungen politischer und finanzieller Art unterbrochen und in andere Bahnen gedrängt worden ist, und daher nicht immer glatt und stetig sich bewegte, sondern manche Schwierigkeiten überwunden werden mussten, welche wechselsweise in auf- und absteigenden Kurven ihren Ausdruck fanden. Heute, auf dem Höhepunkt, zu dem Jahre ruhigen Gedeihens geführt haben, lässt sich das wechselnde Bild immerhin übersehen, und ist es unter Mitwirkung vorzüglichster Kräfte aufgerollt worden.

Der Gedanke, das Kaiserjubiläum durch die Erstellung dieses Werkes zu feiern, lag nahe, wenn man sich vergegenwärtigt, dass die hauptsächlichsten Schöpfungen im Eisenbahnwesen in die Regierungszeit des Kaisers Franz Josef I. fallen, der an ihrem Werden und Gestalten stets mit grossem Interesse teilgenommen hat: nahe auch, dass es der österreichische Eisenbahnbeamtenverein war, welcher dem Gedanken Ausdruck gab, das Programm der Arbeiten feststellte und die für die Bearbeitung der einzelnen Aufgaben geeigneten Fachmänner unter seinen Mitgliedern und ausserhalb derselben zu finden verstand. Infolge der daraus hervorgehenden Teilung der Arbeit hat das Werk einen grösseren Umfang angenommen, als ursprünglich beabsichtigt war. Aber die jedem der Mitarbeiter gebotene Gelegenheit, sich in seine besondere Aufgabe zu vertiefen, ist in einem ausgezeichneten Masse ausgenützt worden. Welchem Artikel man sich auch zuwendet, so bleibt das Interesse des Lesers stets lebendig infolge einerseits der gründlichen Behandlung des Stoffes und anderseits der fesselnden Darstellung. Dazu kommt eine vornehme Ausstattung des Werkes an sich, gehoben durch die zahlreichen trefflichen und selbst vorzüglichen Illustrationen, welche der Darstellung Relief geben und uns auch eine Reihe von Männern vergegenwärtigen, die dem Eisenbahnwesen überhaupt, oder in Oesterreich und Ungarn insbesondere, ihre Kräfte gewidmet und durch ihre Leistungen Anerkennung und Ruhm sich erworben haben.

Den Beginn des Werkes (Band I, Teil 1, S. 3 u. ff.) bildet die von P. F. Kupka verfasste allgemeine

Digitized by Google

p. 3 et ss.). Après avoir rappelé les voies de pierre établies pour la construction des pyramides et les chemins à ornières des Grecs et Romains, l'auteur s'occupe de l'installation et de l'emploi des chemins de bois dans les mines d'Allemagne et d'Angleterre, et montre ensuite à grands traits comment les voies et le matériel de trafic modernes sont sortis du nuage d'essais incertains qui ont pris progressivement conscience d'eux-mêmes; il constate aussi le retentissement qu'eurent sur le continent les débuts pleins de promesse de l'Angleterre à la fin du 18me et au commencement du 19me siècle. C'est avec une fierté légitime qu'il fait remarquer que le premier chemin de fer (à traction de chevaux, Linz-Budweis) et le premier chemin de fer à vapeur établi sur une grande échelle (le chemin de fer du Nord-Empereur Ferdinand) ont été construits sur territoire autrichien. Rattachée à cette introduction, l'histoire spéciale des chemins de fer de l'Etat jusqu'en 1867 (par Hermann Strach) complète la première partie du tome Ier. A partir de cette date et d'accord avec la scission politique intervenue en cette année entre la Hongrie et l'Autriche, les communications relatives aux deux parties de la monarchie deviennent distinctes: l'histoire des chemins de fer d'Autriche de 1867 à nos jours (par le conseiller aulique i. et r. Ignaz Konta) forme le début de la deuxième partie du tome Ier, celle de la Hongrie (par J. Gonda) se trouve dans l'annexe au tome III.

La deuxième partie du tome Ier contient en outre des communications détaillées sur le chemin de fer métropolitain de Vienne, ainsi que sur les chemins de fer de deuxième et de troisième catégories, à savoir les chemins de fer d'intérêt local et les petits chemins de fer d'Autriche.

Dans le tome II il faut signaler avant tout, les articles concernant «les relations entre les chemins de fer autrichiens et l'économie politique et leur influence sur elle» par le ministre actuel des chemins de fer Dr H. chevalier v. Wittek et «le rôle économique des chemins de fer» (par A. chevalier v. Lindheim), ainsi que ceux qui ont trait à «l'action des chemins de fer sur la vie du peuple et leur rôle civilisateur» (par le Dr baron zu Weichs-Glon); «la situation des chemins

Vorgeschichte, welche, nach Erinnerung an die für den Pyramidenbau angelegten Steinbahnen und an die Geleisewege der Griechen und Römer, mit der Erstellung und Verwendung der Holzbahnen in den Bergwerken Deutschlands und Englands einsetzt und dann in grossen Zügen erkennen lässt, wie aus dem Nebel der tastenden und der selbstbewusster werdenden Versuche die modernen Verkehrswege und Verkehrsmittel sich gestalteten; und konstatiert, wie die zielvollen Anfänge in England am Ende des achtzehnten und im Anfang des neunzehnten Jahrhunderts auf dem Kontinent ihren Widerhall fanden. Mit gerechtem Stolze wird darauf hingewiesen, dass hier die erste Eisenbahn (mit Pferdebetrieb, Linz-Budweis) und die erste Dampfeisenbahn in grossem Massstab (die Kaiser Ferdinands-Nordbahn) auf österreichischem Gebiete erstellt worden ist. — Anschliessend an diese einleitende Arbeit, füllt den Rest des ersten Teils des Bandes I die specielle Eisenbahngeschichte des Gesamtstaates bis zum Jahr 1867 (von Hermann Strach) aus. Entsprechend der mit diesem Jahre eingetretenen staatsrechtlichen Scheidung Ungarns von Oesterreich gehen von nun ab die Mitteilungen aus den beiden Teilen der Monarchie nebeneinander: Die Geschichte der Eisenbahnen Oesterreichs von 1867 bis zur Gegenwart (von k. k. Hofrat Ignaz Konta) ist im Anfang des 2. Teils des ersten Bandes und diejenige Ungarns (von J. Gonda) im Anhang des dritten Bandes behandelt.

Der zweite Teil des ersten Bandes enthält ferner eingehende Mitteilungen über die Wiener Stadtbahn, sowie über die Bahnen zweiter und dritter Ordnung: die Lokalbahnen und die Kleinbahnen in Oesterreich.

Aus dem zweiten Band sind vor allem die Artikel «Über die Beziehungen und den Einfluss der österreichischen Eisenbahnen zur Staatswirtschaft» von dem nunmehrigen Eisenbahnminister Dr. H. Ritter v. Wittek, und «die Eisenbahnen in der Volkswirtschaft» (von A. Ritter v. Lindheim) hervorzuheben; dann die Abhandlungen über die «Einwirkung der Eisenbahnen auf das Volksleben und kulturelle Einwirkung» (von Dr. Reichsfreiherr zu Weichs-Glon), die «Stellung der Eisenbahnen im Welthandel» (von

de fer dans le commerce du monde» (par le Dr A. Peez) et «les chemins de fer en temps de guerre» (par le bureau des chemins de fer de l'état-major i. et r.): il contient également une série de travaux fort instructifs sur la construction des chemins de fer (tracé, infrastructure, établissement, de la voie, construction des ponts, aménagement des gares, travaux de superstructure, construction des locomotives et des wagons et leur exploitation (chauffage et éclairage des wagons, ateliers, mouvement) avec une suite au tome III sur le mécanisme de la traction, sur les signaux et le télégraphe, le mouvement des voyageurs, les tarifs de marchandises, le compte et le décompte des recettes de transport, les organes de l'exploitation, les mesures de prévoyance. A côté des données historiques précitées concernant les chemins de fer en Hongrie depuis 1867, le tome III contient encore une série d'articles sur la législation des chemins de fer en Hongrie, sur leur construction et leur exploitation et enfin un aperçu sur les chemins de fer de Bosnie et d'Herzégovine.

Un quatrième tome, qui renferme des études importantes sur le droit concernant les chemins de fer, telles que «le développement de la législation des chemins de fer en Autriche» (par le Dr V. Röll), «l'histoire de l'administration des chemins de fer autrichiens» (par le Dr A. baron de Buschman), «le développement du droit de transport en matière de chemins de fer» (par le Dr Max baron de Buschman), ainsi qu'un tableau statistique relatif aux chemins de fer autrichiens, termine cet ouvrage considérable.

Nous nous proposons d'examiner de plus près les monographies touchant les matières qui rentrent plus spécialement dans le domaine de notre bulletin: tout d'abord le «**développement du droit de transport en matière de chemins de fer**» qui a pour auteur le Dr Max baron *de Buschman*, conseiller du ministère i. et r. des chemins de fer. — Dans les premières concessions de chemins de fer (1824 à 1836), on a admis à cet égard qu'il suffisait d'appliquer au nouveau mode de transport les dispositions du code civil, suivant lesquelles les hôteliers, *capitaines* et *voituriers* répondent du dommage causé, par leur propre personnel ou par celui qu'ils emploient, aux objets appartenant à

Dr. A. Peez) und die «Eisenbahnen im Kriege» (vom Eisenbahnbureau des k. u. k. Generalstabs); sodann eine Reihe von sehr instruktiven Arbeiten über den Bahnbau (Tracierung, Unter- und Oberbau Brückenbau, Bahnhofsanlagen, Hochbau, Lokomotiv- und Wagenbau), und den Betrieb (Beheizung und Beleuchtung der Eisenbahnwagen, Werkstättenwesen, Zugförderung), mit Fortsetzung im dritten Band über Mechanik des Zugverkehrs, Signal- und Telegraphenwesen, Personenverkehr, Frachtentarife, Verrechnung und Abrechnung der Transporteinnahmen, Organe des Betriebs, Wohlfahrtseinrichtungen. Neben der bereits erwähnten Geschichte des Eisenbahnwesens in Ungarn seit 1867 enthält der dritte Band dann noch eine Reihe von Mitteilungen über die Eisenbahngesetzgebung, sowie den Bau und Betrieb der Eisenbahnen in Ungarn und endlich einen Ausblick auf die Eisenbahnen in Bosnien und der Herzegowina.

Mit dem vierten Band schliessen die für das Eisenbahnrecht wichtigen Themata: «die Entwicklung der Eisenbahngesetzgebung in Oesterreich» (von Dr. V. Röll), «Geschichte der Verwaltung der österreichischen Eisenbahnen» (von Dr. A. Freiherr von Buschman), «Entwicklung des Eisenbahntransportrechtes» (von Dr. Max Freiherr von Buschman) und eine statistische Übersicht über den Stand der österreichischen Eisenbahnen, das bedeutsame Werk.

Wir gestatten uns, auf die Abhandlungen näher einzutreten, welche in dem besonderen Gebiet, dem unsere Zeitschrift zu dienen hat, sich bewegen: zunächst auf die «**Entwicklung des Eisenbahn-Transportrechts**», von Dr. Max Freiherr *v. Buschman*, Ministerialrat im k. k. Eisenbahnministerium. In den ältesten Eisenbahnprivilegien (1824 bis 1836) ist man davon ausgegangen, dass für das neue Verkehrsmittel die Bestimmungen des bürgerlichen Gesetzbuches genügen durften, wonach Wirte, *Schiffer* und *Fuhrleute* den Schaden verantworten, welchen ihre eigenen oder die von ihnen zugewiesenen Dienstpersonen an den übernommenen Sachen eines Reisenden in ihrem Hause, oder in ihrem Schiffe,

Digitized by Google

un voyageur qu'ils ont accepté dans leur propre maison, ou sur leur navire, ou du dommage occasionné *au chargement* (art. 1316) et qu'ils sont responsables a titre de dépositaires des objets à eux confiés par les voyageurs qu'ils ont reçus ou des objets qui leur ont été remis comme marchandises, soit à eux-mêmes, soit à leurs employés. « Les règles générales sur le système de concession à observer pour les chemins de fer » qui ont été mises en vigueur en 1837 et 1838 ne contiennent, elles aussi, comme dispositions spéciales en matière de droits de transport de clause particulière qu'en ce qui touche les tarifs: la compagnie doit fixer les prix de transport pour les voyageurs et les marchandises d'après les circontances; mais elle doit dans tous les cas les porter à la connaissance du public. C'est seulement dans la « loi sur la police des chemins de fer » du 7 mars 1847 qu'il est plus amplement question du contrat de transport entre le chemin de fer et le public, en ce que, d'une part, cette loi traite plus à fond de la publicité à donner aux tarifs et aux modifications de tarifs, et qu'elle prescrit la publication des conditions concernant l'admission des voyageurs, leur maintien au départ en cours de route et à l'arrivée à destination, et de celles concernant l'acceptation et le conditionnement des objets à transporter, ainsi que des documents dont ils doivent être accompagnés, etc., pendant que, d'autre part, « ceux qui veulent utiliser le chemin de fer pour voyager eux-mêmes ou expédier des marchandises, doivent se soumettre aux conditions de transport édictées et publiées ». L'établissement des tarifs et des conditions de transport restait encore soumise à l'appréciation des chemins de fer.

L'indépendance des chemins de fer dans le règlement de leurs rapports avec le public ne subit une première restriction que dans le règlement d'exploitation des chemins de fer promulgué, avec force de loi, par ordonnance impériale du 16 novembre 1851: ce règlement énonce « l'obligation de transporter » pour les chemins de fer et enjoint aux administrations « de soumettre avant leur publication les tarifs et conditions de transport concernant les voyageurs et les marchandises, ainsi que chacune de leurs modifications, à l'administration de l'Etat », celle-ci acquérait ainsi le droit d'exa-

oder *an der Befrachtung* verursachen (§ 1316) und für Sachen, die von aufgenommenen Reisenden oder als Fracht ihnen selbst oder ihren Dienstleuten übergeben worden sind, gleich einem Verwahrer haften. Auch die von 1837 resp. 1838 an zur Geltung gelangten « Allgemeinen Bestimmungen über das bei Eisenbahnen zu beobachtende Konzessionssystem » enthalten als specielle transportrechtliche Bestimmungen nur eine besondere Vorschrift betreffend die Tarife: Die Gesellschaft solle die Transportpreise für Personen und Sachen nach den Umständen festsetzen: sie aber jedenfalls öffentlich bekannt machen. Erst im « Polizeigesetz für Eisenbahnen » vom 7. März 1847 ist auf den Beförderungsvertrag zwischen Bahn und Publikum näher eingetreten, indem einerseits die öffentliche Bekanntgabe der Tarife und Tarifänderungen näher umschrieben und auch die Publikation der Bedingungen betreffend die Aufnahme der Personen, ihres Verhaltens vor, während und bei Beendigung der Fahrt, sowie hinsichtlich der Übernahme und Beschaffenheit der aufzugebenden Sachen und der Urkunden von welchen sie begleitet sein müssen u. dgl. vorgeschrieben wurde. Während anderseits « diejenigen, welche die Bahn zur Reise oder zur Versendung von Sachen benützen, sich den für die Beförderung festgesetzten und veröffentlichten Bedingungen zu unterziehen haben ». Welches die Tarife oder die Transportbedingungen sein sollen, wurde auch jetzt noch dem Ermessen der Eisenbahnen überlassen.

Eine Einschränkung dieser Selbständigkeit der Eisenbahnen bei der Regelung ihrer Beziehungen zum Publikum trat erst ein durch die mit kaiserlicher Verordnung vom 16. November 1851 erlassene, mit Gesetzeskraft ausgestattete Eisenbahnbetriebs-Ordnung, durch welche die « Transportpflicht » der Eisenbahnen ausgesprochen ist und die Verwaltungen verpflichtet wurden, « die Tarife und Bestimmungen über den Personen- und Sachenverkehr vor ihrer Kundmachung und jedesmal vor ihrer Abänderung der Staatsverwaltung vorzulegen », und also die letztere die Befugnis

Digitized by Google

miner ces propositions et de réclamer, le cas échéant, leur modification. A cette occasion, on formula en dehors des prescriptions de la loi sur la police des chemins de fer, un grand nombre de règles, ayant d'ailleurs surtout un caractère de police sur le trafic des voyageurs et des marchandises, auxquelles les chemins de fer durent se soumettre.

Sur tous les points pour lesquels le règlement d'exploitation n'édictait point de règles formelles, chaque chemin de fer conserva la faculté d'établir ses tarifs et conditions de transport suivant ses besoins, c'est-à-dire de créer pour son réseau un droit de transport propre. Mais les rapports entre chemins de fer conduisirent bientôt, moins à faire apparaître leur situation exceptionnelle, qu'à l'adoption d'un droit de transport s'appliquant à un plus vaste ensemble. Dans ce but avait été créé en 1847 l'« Union des administrations des chemins de fer allemands » qui mit en vigueur le 1er janvier 1849, pour tout le domaine de l'Union, des « conditions régulatrices sur le transport des voyageurs, bagages, dépouilles mortelles et animaux » et, le 1er avril 1850, un règlement d'union pour le trafic des marchandises. Les chemins de fer d'Autriche et de Hongrie continuèrent à rester dans cette Union même après la sortie de l'Autriche de la Confédération germanique.

Dans l'intervalle avait été promulgué le code de commerce du 17 décembre 1862 qui avait été rédigé sur l'ordre de la diète germanique par une commission, avec la collaboration du gouvernement autrichien et qui restreignait fortement l'autonomie des chemins de fer. Les dispositions des art. 390-421 de ce code, relatives au « Transport en général », furent déclarées applicables aux opérations de transport faites par les chemins de fer, de plus on formula à leur égard les « règles particulières concernant le transport par voie ferrée » (art. 422-431). Parmi les dispositions de ce code, M. v. Buschman attire particulièrement l'attention sur l'obligation pour les chemins de fer de transporter (art. 422) et (art. 423) sur la défense d'exclure ou de restreindre par règlement ou convention particulière telle ou telle prescription relative à l'obligation pour le voiturier de réparer le dommage.

erhielt, diese Vorlagen zu prüfen und je nach den Umständen deren Abänderung zu verlangen. Wobei neben der Ausgestaltung der Vorschriften des Eisenbahnpolizeigesetzes eine weitere Anzahl von Normen, allerdings wieder vorwiegend polizeilicher Natur, über den Personen- und Sachenverkehr aufgestellt wurde, denen die Eisenbahnen sich zu fügen hatten.

Soweit die Betriebs-Ordnung nicht ausdrücklich Normen aufstellte, blieb jede Eisenbahn befugt, ihre Tarif- und Transportbedingungen vom Standpunkt ihres Bedürfnisses aus aufzustellen, d. h. ein eigenes Frachtrecht für ihr Verkehrsgebiet zu schaffen. Die Verhältnisse hatten aber bald dazu geführt, weniger die Ausbildung der Sonderstellung der Bahnen, als die Vereinbarung eines einen grösseren Kreis umfassenden Frachtrechtes anzustreben. In diesem Sinn war im Jahr 1847 der « Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen » gebildet worden, welcher am 1. Januar 1849 für das ganze Vereinsgebiet « Normativbestimmungen für Personen-, Gepäck-, Leichen- und Viehbeförderung » und am 1. April 1850 ein Vereins-Reglement für den Güterverkehr in Wirksamkeit setzte. Diesem Verein blieben die österreichischen und ungarischen Eisenbahnen auch nach dem Austritt Oesterreichs aus dem Deutschen Bunde angeschlossen.

Inzwischen war das Handelsgesetzbuch vom 17. Dezember 1862 zu stande gekommen, das im Auftrage der deutschen Bundesversammlung durch eine Kommission unter Mitwirkung der österreichischen Regierung aufgestellt und durch welches die Autonomie der Eisenbahnen wesentlich eingeschränkt worden war. Die Bestimmungen in den Art. 390—421 dieses Gesetzbuches « Vom Frachtgeschäft überhaupt » wurden auch auf die Frachtgeschäfte der Eisenbahnen anwendbar erklärt, und für diese ferner die Vorschriften « Von dem Frachtgeschäfte der Eisenbahnen insbesondere » (Art. 422—431) geschaffen. Aus den Bestimmungen dieses Handelsgesetzbuches hebt Herr v. Buschman namentlich die Verpflichtung der Eisenbahnen zur Eingehung des Frachtgeschäfts (Art. 422) und (Art. 423) das Verbot der Ausschliessung oder Beschränkung durch Reglement oder besondere Übereinkunft gewisser Bestimmungen über die Verpflichtung des Frachtführers zum Schadenersatz hervor.

Digitized by Google

La conséquence immédiate du code de commerce fut la rédaction d'un nouveau règlement d'exploitation des chemins de fer d'Autriche-Hongrie, qui entra en vigueur le 1er juillet 1863 après avoir été sanctionné par le gouvernement. Ce règlement d'exploitation lui-même, dit M. v. Buschman, avait encore surtout un caractère de droit privé, bien que la liberté des administrations de chemins de fer eût subi de notables restrictions dans le cours du temps.

Les changements politiques de l'année 1866 entraînèrent pour les chemins de fer une nouvelle atteinte à leur indépendance. En Allemagne comme en Autriche, ils perdirent le droit d'établir eux-mêmes, sous réserve de l'agrément du gouvernement, le règlement d'exploitation. Le 10 juin 1870, le Bundesrat dans la Confédération de l'Allemagne du Nord, conformément à l'article 45 de la constitution impériale, édicta un nouveau règlement d'exploitation des chemins de fer, en Autriche et en Hongrie, des ordonnances des gouvernements autrichien et hongrois, en date du 1er juillet 1872, promulguèrent le « Règlement d'exploitation du 1er avril 1872 ». « Les dispositions spéciales formulées par certaines administrations ou par certaines unions de chemins de fer ne sont applicables *en dehors* du présent règlement, qu'à la condition d'être admises dans les tarifs correspondants, de n'être pas contraires aux règles énoncées dans le règlement, de se borner à les compléter ou d'accorder au public des conditions plus favorables. »

A cette situation dut se soumettre également le règlement d'exploitation de l'Union des administrations de chemins de fer allemands qui devait assurer entre les chemins de fer des Etats en cause le maintien des relations de trafic. Dans ce but, un projet de règlement nouveau fut élaboré au sein de l'Union et soumis au commencement de l'année 1873 aux gouvernements austro-hongrois et allemand. Ce projet et celui d'un nouveau règlement d'exploitation allemand, préparé à l'office impéral des chemins de fer, servirent ensuite de base aux délibérations des représentants des gouvernements austro-hongrois et allemand, délibérations qui aboutirent à l'adoption d'un règlement d'exploitation des chemins de fer presque complètement identique dans les deux empires. Ce règlement entra

Die unmittelbare Folge des Handelsgesetzbuchs war die Aufstellung eines neuen Betriebs-Reglements der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen, das nach Genehmigung durch die Regierung am 1. Juli 1863 in Kraft trat. Auch dieses Betriebs-Reglement, sagt Herr v. Buschman, war noch vorwiegend privatrechtlicher Natur, obschon die Freiheit der Bahnverwaltungen im Laufe der Zeit erheblich eingeengt worden war.

Die politischen Veränderungen im Jahr 1866 hatten für die Eisenbahnen eine neue Einbusse ihrer Selbständigkeit zur Folge. Sowohl in Deutschland als in Oesterreich wurde ihnen das Recht, das Betriebs-Reglement unter Vorbehalt der Genehmigung durch die Regierung selbst zu erstellen, entzogen. Am 10. Juni 1870 ist im Norddeutschen Bund in Ausführung des Art. 45 der Bundesverfassung ein neues Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen vom Bundesrat beschlossen und in Oesterreich und Ungarn durch Verordnungen der österreichischen und der ungarischen Regierung vom 1. Juli 1872 das « Betriebs-Reglement vom 1. August 1872 » kundgemacht worden. « Specialbestimmungen einzelner Eisenbahnverwaltungen oder Eisenbahnverbände haben *neben* diesem Reglement von nun an nur Geltung, wenn sie in die bezüglichen Tarife aufgenommen sind, mit den Feststellungen des Reglements nicht im Widerspruch stehen und dieselben nur ergänzen oder wenn sie dem Publikum günstigere Bedingungen gewähren. »

Dieser Lage hatte auch das Betriebs-Reglement des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen sich anzupassen, welches für den Wechselverkehr zwischen den Eisenbahnen der in Betracht kommenden Staaten aufrecht erhalten werden musste. Zu diesem Zwecke wurde im Schosse des Vereins ein Entwurf eines neuen Reglements ausgearbeitet und zu Anfang des Jahres 1873 der österreichisch-ungarischen und der deutschen Regierung überreicht. Dieser Entwurf, sowie ein im Reichs-Eisenbahn-Amt ausgearbeiteter Entwurf eines neuen deutschen Betriebs-Reglements bildeten dann die Grundlage von Beratungen von Vertretern der österreichisch-ungarischen und der deutschen Regierung, in welchen man sich über eine fast durchgängig übereinstimmende Fassung der Eisen-

Digitized by Google

en vigueur en Autriche et en Hongrie le 1er juillet 1874: depuis lors, on a toujours pris soin, autant que les circonstances intérieures le permettaient, de faire concorder les modifications qui y ont été apportées tant pour l'Autriche et la Hongrie, d'une part, que pour l'Allemagne, d'autre part.

La controverse sur le point de savoir si le règlement d'exploitation a force légale ou s'il faut admettre que l'expéditeur d'une marchandise se soumet à ses dispositions par la conclusion du contrat de transport, en sorte que ces dispositions ont le caractère juridique d'un contrat, a été tranchée en Autriche dans le premier sens, quand la conclusion de la convention internationale du 14 octobre 1890 sur le transport de marchandises par chemins de fer nécessita une nouvelle revision du règlement d'exploitation. La loi du 27 octobre 1892 [1]) qui a ratifié la convention internationale, a autorisé le gouvernement (art. 2) à modifier le règlement d'exploitation par voie d'ordonnance et à le mettre en concordance avec tout ou partie des prescriptions de la convention internationale, même si ces prescriptions étaient en opposition avec le texte du code de commerce, en décidant que dès l'entrée en vigueur des instructions à donner par voie d'ordonnance les dispositions jusqu'à présent contradictoires cesseraient d'être applicables. M. v. Buschman montre par le rapport de la commission des chemins de fer de la chambre des représentants sur ce projet de loi que ce pouvoir avait été conféré au gouvernement, en vue de donner force légale aux prescriptions à édicter.

Cette revision du règlement d'exploitation eut lieu, elle aussi, après des pourparlers préliminaires entre les gouvernements austro-hongrois et allemand, pour arriver autant que possible à une rédaction concordante pour les dispositions à formuler. Elle se modela, en ce qui concerne le trafic des marchandises, aussi exactement que possible sur la convention internationale dont les prescriptions ont été, en bien des points, appliquées par

[1]) B. 1894 p. 167.

bahn-Betriebs-Reglemente in den beiden Staatsgebieten verständigte. In Oesterreich und Ungarn ist dieses Reglement am 1. Juli 1874 in Kraft getreten, und es ist seither stets darauf Bedacht genommen worden, etwaige Abänderungen, soweit es die innern Verhältnisse gestatteten, für Oesterreich und Ungarn einerseits und Deutschland anderseits gleichmässig zu gestalten.

Die Streitfrage, ob das Betriebs-Reglement Gesetzeskraft habe oder ob anzunehmen sei, dass der Absender eines Gutes sich dessen Bestimmungen durch den Abschluss des Frachtvertrags in der Art unterwirft, dass sie die rechtliche Natur eines Vertrags erhalten, ist in Oesterreich im ersteren Sinne gelöst worden, als die Einführung des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 eine neue Revision des Betriebs-Reglements nötig machte. In dem Gesetz vom 27. Oktober 1892, mit welchem das Internationale Uebereinkommen eingeführt wurde [1]), ist die Regierung (Art. 2) ermächtigt worden, das Betriebs-Reglement im Verordnungswege abzuändern und mit allen oder auch mit einzelnen Vorschriften des Internationalen Uebereinkommens auch dann in Übereinstimmung zu bringen, wenn diese von den Anordnungen im Handelsgesetzbuch abweichen, mit der Wirkung, dass mit dem Beginn der Wirksamkeit der im Verordnungswege zu treffenden Verfügungen, die entgegenstehenden bisherigen Bestimmungen ausser Kraft zu treten haben. Herr v. Buschman weist aus dem Bericht des Eisenbahn-Ausschusses des Abgeordnetenhauses zu dem Entwurf dieses Gesetzes nach, dass die der Regierung erteilte Ermächtigung in der bestimmten Absicht statthatte, dass die zu erlassenden Vorschriften Gesetzeskraft haben sollen.

Auch diese Revision des Betriebs-Reglements erfolgte nach vorangegangenen Verhandlungen zwischen den Regierungen Oesterreich-Ungarns und Deutschlands, um die möglichst übereinstimmende Fassung der zu erlassenden Bestimmungen aufrecht zu erhalten. Sie schloss sich, soweit der Güterverkehr in Betracht kam, möglichst genau an das Internationale Uebereinkommen an und die Bestimmungen des letztern haben auch auf den Per-

[1]) Z. 1894 S. 169.

Digitized by Google

analogie au mouvement des voyageurs et au transport des bagages, des animaux, etc. On réserva en outre l'agrément des autorités de surveillance aux dispositions des tarifs qui s'écarteraient du règlement d'exploitation, le complèteraient ou accorderaient des faveurs plus grandes au public, et l'on restreignit pour les chemins de fer d'importance secondaire et dont l'exploitation se fait dans des conditions particulières la faculté de prendre des mesures dérogatoires.

Les plaintes qu'a soulevées en Autriche et en Hongrie le nouveau règlement d'exploitation ont été consignées dans l'enquête sur l'issue de laquelle ce bulletin a déjà fourni des renseignements: année 1895 p. 375. Elle n'a pas abouti à une modification du règlement d'exploitation, car les plaintes ont principalement porté sur les ordres des administrations de chemins de fer contenus dans les prescriptions générales des tarifs, point auquel il a fallu remédier, tandis qu'un nombre relativement faible de plaintes ont été dirigées contre les dispositions du règlement d'exploitation qui avaient été empruntées à la convention internationale et ne pouvaient, sans troubler l'unité du droit, être modifiées que si cette dernière l'était également.

Dans la conférence de revision de Paris on est parvenu à introduire dans la convention une série de modifications conformes au vœu du commerce, leur mise en pratique n'est à l'heure actuelle encore retardée que parce que certains Etats n'ont pas encore ratifié ces modifications.

sonenverkehr und auf den Transport von Gepäck und Vieh etc. vielfach analoge Anwendung gefunden. Dabei wurde nun auch für vom Betriebs-Reglement abweichende, ergänzende oder dem Publikum günstigere Bestimmungen in den Tarifen die Genehmigung der Aufsichtsbehörde vorbehalten, und die Befugnis, abweichende Vorschriften überhaupt zu treffen, auf die Bahnen von untergeordneter Bedeutung und eigenartigen Betriebsverhältnissen beschränkt.

Beschwerden, welche in Oesterreich und Ungarn gegen das neue Betriebs-Reglement erhoben wurden, sind in den Enqueten behandelt worden, über deren Erfolg in dieser Zeitschrift, Jahrgang 1895 S. 371, bereits berichtet ist. Sie haben keine Veranlassung zur Abänderung des Betriebs-Reglements gegeben, da die Beschwerden im wesentlichen gegen die seitens der Bahnverwaltungen in den allgemeinen Tarifvorschriften getroffenen Anordnungen sich richteten und hier Remedur geschaffen werden musste, während eine relativ geringe Anzahl der Beschwerdepunkte solche Bestimmungen des Betriebs-Reglements betraf, die dem Internationalen Uebereinkommen entnommen waren und ohne die Rechtseinheit zu stören, nur bei gleichzeitiger Abänderung des letztern modifiziert werden können.

In der Revisionskonferenz in Paris ist es gelungen, eine Reihe von den Wünschen des Handelsstandes entsprechenden Modifikationen des Uebereinkommens herbeizuführen, deren Durchführung nur deswegen noch aussteht, weil die Genehmigung dieser Modifikationen durch einzelne Staaten noch nicht erteilt ist.

Questions traitées par l'office central.

Contrôle des récipients affectés au transport des gaz liquéfiés et comprimés dans les différents Etats. Sur la demande du gouvernement français l'office central a demandé par circulaire aux Etats contractants de vouloir bien lui fournir le fac-similé de chacune des marques officielles appliquées sur certains récipients, conformément aux n°s XLIV, XLV et XLVI de l'annexe 1 aux dispositions réglementaires de la convention internationale du 14 octobre 1890 sur le transport de marchandises par chemins

Aus dem Geschäftskreise des Central-Amtes.

Kontrolle der Transportgefässe für verflüssigte und verdichtete Gase in den einzelnen Staaten. Auf Wunsch der französischen Regierung hat das Central-Amt die Vertragsstaaten mittelst Kreisschreiben um Bekanntgabe des Facsimile der mit Rücksicht auf die Bestimmungen in Nr. XLIV, XLV und XLVI der revidierten Anlage 1 zu den Ausführungs-Bestimmungen zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 vorgesehenen Ver-

Digitized by Google

de fer.[1]) Nous avons reçu à ce sujet les communications suivantes:

1° En *Suisse*, il n'a été apposé jusqu'ici de marque que sur les récipients servant aux transports visés par les n°s XLIV et XLV. Cette marque comprend, outre les indications spécialement prescrites relativement au poids du récipient vide, à son remplissage et à la date de la dernière épreuve, les initiales de la station fédérale d'essai (E + M). Cette dernière n'a pas encore eu à examiner de récipient pour le transport du chlorure de méthyle: si ce cas devait se présenter, l'apposition de la marque aurait lieu d'une manière analogue, en observant les prescriptions particulières édictées au n° XLVI.

2° La *Hongrie* ne possède actuellement encore de marque que pour les récipients servant au transport de l'acide carbonique liquide (XLIV). Cette marque doit être appliquée sur le haut de chaque cylindre ou récipient: elle indique la date de la dernière épreuve, la pression supportée, le numéro de fabrication et le nom du propriétaire. Les récipients doivent porter en outre l'empreinte de l'écusson national hongrois.

3° La question est à l'étude en *Autriche* et soumise à l'examen des divers services intéressés: les travaux y relatifs ne sont pas encore terminés.

4° Même information de la *Belgique*.

5° Le *Danemark* a déclaré qu'aucune des matières dont il est question aux n°s XLIV, XLV et XLVI n'est exportée de son territoire dans les pays ayant adhéré à la convention internationale.

6° Aucune mesure n'a été prise en *Russie* au sujet des marques en question.

7° Le *Luxembourg* nous a informés que les récipients utilisés pour les expéditions de certains gaz liquéfiés ou comprimés lui parviennent exclusivement de l'etranger. Ils sont admis au transport par les chemins de fer du grand-duché pourvu qu'ils portent la marque officielle indiquant qu'ils ont subi les épreuves nécessaires dans le pays d'origine.

[1]) Concernant la France voir B. 1898 p. 231 et suiv. art. 25, 27, 29, 40, 43, et 1899 p. 296 art. 42 bis.

merke auf den in Betracht kommenden Transportbehältern[1]) ersucht. Hierauf sind dem Central-Amte folgende Mitteilungen zugegangen:

1. In der *Schweiz* sind bisher Behälter nur für die in den Nummern XLIV und XLV erwähnten Transporte mit dem geforderten Vermerk bezeichnet worden. Dieser enthält neben den speciell vorgeschriebenen Angaben über das Gewicht des leeren Behälters, die Füllung und das Datum der letzten Druckprobe noch die Initialen der Prüfungsstelle (E + M). Transportgefässe für Chlormetyl wurden der Prüfungsstelle noch keine übermittelt. Wenn solche eingehen, so wird die Stempelung unter Beachtung der besonderen Vorschriften in XLVI in analoger Weise erfolgen.
2. *Ungarn* hat bisher nur einen Stempel für die Behälter, in welchen flüssige Kohlensäure (XLIV) zur Beförderung gelangt. Derselbe wird auf der Stirnseite jeder Flasche oder jeden Behälters eingeschlagen und enthält neben dem Datum der letzten Druckprobe, die Angabe der Grösse des Probedrucks, die Fabriknummern des Behälters und den Namen des Eigentümers. Ausserdem werden die Gefässe noch mit dem Stempel des ungarischen Landeswappens versehen.
3. In *Oesterreich* sind Erhebungen eingeleitet worden, welche zu Verhandlungen mit den in Frage kommenden Dienststellen Anlass gegeben haben und noch nicht abgeschlossen sind.
4. Auch in *Belgien* liegt die Angelegenheit noch in Prüfung.
5. *Dänemark* hat darauf aufmerksam gemacht, dass keine der in Nr. XLIV, XLV und XLVI bezeichneten Stoffe nach den zur Zeit bei dem Internationalen Uebereinkommen beteiligten Staaten ausgeführt werden.
6. In *Russland* ist bisher keine Vorkehr wegen des Vermerks getroffen worden.
7. *Luxemburg* hat mitgeteilt, dass die in Betracht kommenden Behälter ausschliesslich vom Auslande kommen. Sie werden von den Eisenbahnen angenommen, wenn sie den offiziellen Vermerk tragen, dass sie im Ursprungsland den vorgeschriebenen Proben unterworfen worden sind.

[1]) Wegen Frankreich vergl. Z. 1898 S. 231 ff. Art. 25, 27, 29, 40, 43, u. 1899 S. 296 Art. 42 bis.

Digitized by Google

8° En *Italie* et dans les *Pays-Bas*, le transport des gaz dont il s'agit est également effectué dans des récipients fabriqués à l'étranger — principalement en Allemagne — et portant déjà les marques prescrites dans les pays d'où ils proviennent.

Dans ces deux Etats, la question est d'ailleurs soumise à un examen approfondi.

9° En ce qui concerne l'*Allemagne*, l'office impérial des chemins de fer a fait savoir que, lors de l'introduction des dispositions de transport en question, il fut constaté que les autorités de police compétentes avaient autorisé un grand nombre de bureaux officiels et d'hommes du métier occupés dans l'industrie privée, à procéder à l'essai officiel des récipients et à apposer la marque officielle: si bien que la forme extérieure de ces marques varie plus ou moins. Aussi a-t-on dû renoncer à communiquer aux bureaux d'expédition les différentes marques officielles, car la collection en serait soumise à des changements fréquents, d'où pourraient résulter des inconvénients. Les nouveaux récipients doivent, dans l'intérêt de cette industrie, être essayés dans les usines qui les construisent, et les récipients usagés doivent, autant que possible, subir les épreuves de pression ultérieures à proximité des fabriques des produits précités. Pour cette raison, les personnes chargées de procéder aux essais officiels changent assez fréquemment.

Pour avoir néanmoins une garantie suffisante de l'observation des mesures de sureté adoptées, les stations d'expédition allemandes — qui doivent se renseigner sur les bureaux et les personnes chargés des essais dans leur rayon d'action, ainsi que sur les marques adoptées par eux — sont tenues, lors de la *remise au transport* des produits en question, de vérifier dans chaque cas particulier l'exactitude de la marque d'épreuve. Un essai ultérieur dans les stations intermédiaires ou à la station d'arrivée paraît en revanche à peine possible et, dans tous les cas, superflu. Tel est le procédé suivi en Allemagne depuis bientôt 10 ans, sans qu'il en soit jusqu'ici résulté d'inconvénients.

8. Auch in *Italien* und den *Niederlanden* geschieht der Transport der in Betracht kommenden Gase gewöhnlich in Gefässen, welche im Auslande, insbesondere in Deutschland angefertigt und mit dem Vermerk des Ursprungslandes versehen sind.

Immerhin ist in beiden Staaten die weitere Behandlung der Angelegenheit eingeleitet.

9. Bezüglich *Deutschlands* hat das Reichs-Eisenbahn-Amt mitgeteilt, dass bei Einführung der bezüglichen Beförderungsvorschriften festgestellt worden sei, dass die zuständigen Polizeibehörden eine grössere Anzahl von amtlichen Stellen, sowie von geeigneten Fachmännern in Privatstellungen zur Vornahme der amtlichen Prüfung derartiger Behälter und zur Erteilung des amtlichen Vermerkes hierüber ermächtigt haben, und dass die äussere Form der Prüfungsvermerke demgemäss mehr oder weniger voneinander verschieden sei. Von einer Bekanntgabe der einzelnen Prüfungsvermerke an die Abfertigungsstellen sei in Rücksicht hierauf und um deswillen abgesehen worden, weil eine solche Zusammenstellung häufigen Änderungen unterworfen sein würde, die leicht zu Unzuträglichkeiten führen könnten. Es liege im Interesse der beteiligten Industrie, dass die neuen Behälter in den Werken, wo sie hergestellt werden, und die gebrauchten Behälter bei den späteren Druckproben möglichst in der Nähe der Fabriken der fraglichen Stoffe geprüft werden. Unter diesen Umständen komme ein Wechsel der mit der amtlichen Prüfung Betrauten nicht selten vor.

Um indes eine ausreichende Gewähr für die Beachtung der getroffenen Sicherheitsbestimmungen zu gewinnen, seien die deutschen Versandstationen, die sich über die mit der Prüfung betrauten Stellen und Personen ihres Geschäftskreises und die von diesen gewählten Prüfungszeichen zu unterrichten haben, angewiesen, bei der *Auflieferung* der fraglichen Stoffe zur Beförderung die Richtigkeit des Prüfungsvermerks in jedem Falle genau zu prüfen. Eine Nachprüfung auf Zwischenstationen oder auf der Empfangsstation sei dagegen für kaum durchführbar, jedenfalls für entbehrlich erachtet worden. Hiernach werde in Deutschland seit etwa 10 Jahren verfahren, ohne dass bis jetzt eine Unzuträglichkeit hervorgetreten wäre.

Digitized by Google

L'office impérial des chemins de fer a ajouté que si, comme on peut l'admettre, il existe dans les différents Etats contractants, en ce qui concerne la forme de la marque d'épreuve, la même diversité, la communication à toutes les autres gares de marchandises de la série des marques en usage dans l'ensemble des stations des chemins de fer régis par la convention internationale auxquelles ces objets sont remis au transport, ne serait guère d'application pratique et n'est donc pas recommandable, étant donné la multiplicité de ces documents et la diversité des langues et des caractères d'écriture figurant sur les différentes marques. Par contre, il y aurait peut-être lieu d'examiner *si on ne pourrait pas décider également dans les autres Etats que le contrôle, par la station d'expédition, des marques d'essais apposées sur les récipients — contrôle qui doit avoir lieu pour chaque remise au transport — est suffisant et qu'une vérification ultérieure aux stations intermédiaires ou à la station d'arrivée n'est pas nécessaire. L'administration dont relève la gare expéditrice serait bien entendu responsable des conséquences d'un examen insuffisant.*

L'office central a porté toutes les communications qu'il avait reçues à la connaissance de chacun des Etats contractants et a attiré tout spécialement leur attention sur la proposition formulée par l'office impérial des chemins de fer en les priant de vouloir bien lui notifier la suite qu'ils jugeraient bon de donner à cette affaire. (15 avril 1899.)

Das Reichs-Eisenbahn-Amt hat beigefügt, dass wenn, wie anzunehmen sei, in den verschiedenen Vertragsstaaten bezüglich der Form der Prüfungsvermerke eine ähnliche Mannigfaltigkeit bestehe, die Bekanntgabe einer Zusammenstellung der auf sämtlichen Stationen der dem Internationalen Uebereinkommen unterworfenen Bahnen, auf denen solche Gegenstände zum Versand gelangen, an alle übrigen Güterstationen, bei dem Umfange dieses Materials und im Hinblick auf die Verschiedenheit in der Sprache und in den Schriftzeichen der einzelnen Bescheinigungen kaum eine praktische Verwertung finden könnte und deshalb nicht rätlich sein möchte. Dagegen wäre vielleicht in Erwägung zu ziehen, *ob nicht auch in den übrigen Vertragsstaaten anzuordnen sein möchte, dass die bei der Aufgabe stattfindende jedesmalige Kontrolle der auf den Behältern befindlichen Prüfungsvermerke durch die Versandstation genüge, und es einer Nachprüfung auf Zwischenstationen oder auf der Empfangsstation nicht bedürfe. Die Verwaltung, der die Versandstation angehört, sei selbstverständlich für die Folgen einer ungenügenden Prüfung verantwortlich.*

Das Central-Amt hat die erhaltenen Mitteilungen allen Vertragsstaaten zur Kenntnis gebracht, und auf die Anregung des Reichs-Eisenbahn-Amtes ausdrücklich aufmerksam gemacht, mit der Bitte, etwaige Anordnungen, welche in der Sache getroffen werden sollten, auch ihm bekannt zu geben. (15. April 1899.)

Jurisprudence dans les différents Etats.

La rectification d'une désignation inexacte de la gare destinataire dans la lettre de voiture ne peut être réclamée après le départ de la marchandise que contre présentation du duplicata.

(Jugement du O. L. G. i. et r. à Vienne en date du 20 octobre 1897.)

Comp. C. I. article 6 c et 15.

Par suite de l'indication inexacte de la gare destinataire par l'expéditeur dans la lettre de voiture, un envoi de son avait été expédié à Falkenberg en Torgau au lieu de Falkenberg en Haute Silésie. L'administration du chemin de fer, faute de production

Rechtsprechung in den verschiedenen Staaten.

Die Berichtigung einer fehlerhaften Bezeichnung der Bestimmungsstation im Frachtbriefe nach Abgang der Sendung kann nur gegen Vorweisung des Frachtbriefduplikates gefordert werden.

(Entscheidung des k. k. O.-L.-G. in Wien vom 20. Oktober 1897.

Zu vergleichen I. U. Art. 6 c und 15.

Infolge unrichtiger Eintragung der Bestimmungsstation im Frachtbriefe seitens des Absenders wurde eine Kleiensendung statt nach Falkenberg in Torgau nach Falkenberg in Oberschlesien befördert. Der an die Aufgabebahn gerichteten Aufforderung, die

Digitized by Google

du duplicata de la lettre de voiture, laissa sans suite la demande adressée à la gare de départ de réexpédier la marchandise à sa veritable destination. En raison de la depréciation résultant d'un dépôt prolongé, l'expédition fut ensuite vendue à perte. L'action intentée contre le chemin de fer en remboursement des frais de transport et réparation de la perte résultant de la vente a été repoussée par le tribunal de commerce de Vienne et le jugement confirmé par l'Oberlandesgericht pour les motifs suivants:

La désignation de la gare destinataire, conformément à l'article 6, lettre *c*, de la convention internationale et à l'alinéa 4 du § 2 des dispositions réglementaires, incombe à l'expéditeur et celui-ci, en vertu de l'article 7, doit supporter toutes les consequences résultant de déclarations et de mentions irrégulières, inexactes ou incomplètes de cette nature: nulle part d'ailleurs les agents du chemin de fer n'ont pour obligation de vérifier les indications que doit porter l'expéditeur dans la lettre de voiture.

L'article 5 de la convention internationale est egalement applicable dans l'espèce, en ce que la rectification de la désignation inexacte de la gare destinataire dans la lettre de voiture implique un ordre ultérieur qui, d'après les alinéas 2 et 3 dudit article, ne peut être donné par l'expéditeur que s'il produit le duplicata de la lettre de voiture à la gare de départ, d'où résulte que cette dernière n'a pas à tenir compte d'un ordre de réexpédition d'une marchandise sans la présentation du duplicata. (Röll, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen XI p. 94.)

Sendung nach der richtigen Bestimmungsstation weiter zu befördern, gab die Bahnverwaltung mangels Vorweis des Frachtbriefduplikates keine Folge. Infolge der Wertverminderung durch längere Lagerung wurde dann die Sendung mit Verlust veräussert. Die hierauf gegen die Bahn angehobene Klage auf Rückerstattung der Frachtgebühren und Ersatz des bei der Veräusserung erlittenen Verlustes ist vom Handelsgericht Wien abgelehnt und das Urteil vom Oberlandesgericht bestätigt worden, weil:

die Bezeichnung der Bestimmungsstation gemäss Art. 6, litt. *c*, des Internationalen Uebereinkommens und Absatz 4 des § 2 der Ausführungs-Bestimmungen Aufgabe des Absenders ist, und dieser nach Art. 7 alle Folgen zu tragen hat, welche aus unrichtigen, ungenauen und ungenügenden Angaben und Erklärungen dieser Art entstehen, und auch den Bahnbeamten nirgends zur Pflicht gemacht ist, die dem Absender obliegenden Einträge im Frachtbriefe zu prüfen, und

der Art. 15 des Internationalen Uebereinkommens auch auf den vorliegenden Fall Anwendung findet, indem die Richtigstellung einer unrichtigen Bezeichnung der Empfangsstation im Frachtbriefe eine Verfügung involviert, welche dem Absender nach Absatz 2 und 3 dieses Artikels nur dann zusteht, wenn er das Duplikat des Frachtbriefes der Versandstation vorweist, daher diese die ohne Vorweisung des Duplikates erteilte Verfügung wegen Weitersendung des Gutes nicht zu beachten hatte. (Röll, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen XI S. 94.)

Déclaration inexacte du contenu d'une expédition. Taxe supplémentaire.

(Jugement de la chambre d'appel du tribunal de commerce et de poursuites en matière de lettres de change de Budapest en date du 14 janvier 1898.)

Comp. C. I. art. 7.

Le plaignant avait envoyé, le 8 février 1897, au chemin de fer, pour être immédiatement expédiés 15 colis accompagnés d'une lettre de voiture autographe déclarant l'envoi comme laine de mouton: ces colis furent acceptés par le chemin de fer. Mais l'expédition ne fut pas effectuée, l'agent chargé de dresser la statistique des marchandises s'étant, après le départ du mandataire du deman-

Unrichtige Deklaration des Inhalts der Sendung. Taxzuschlag.

(Urteil des Appellations-Senats des Budapester Handels- und Wechselgerichts vom 14. Januar 1898.)

Zu vergleichen I. C. Art. 7.

Der Kläger sandte am 8. Februar 1897 zur sofortigen Abbeförderung mit eigenhändig angefertigtem Frachtbrief 15 Kolli, welche in diesem Frachtbriefe als Schafwolle deklariert waren, zur Bahn, und es sind diese Kolli seitens der Bahnorgane auch übernommen worden. Der Versand wurde aber nicht vorgenommen, da nach Entfernung des Bevollmächtigten des Klägers der mit

Digitized by Google

deur, aperçu qu'il existait une différence de poids importante entre les colis déclarés comme ayant même contenu. Connaissance verbale du fait fut donnée à un préposé du plaignant et par son entremise à ce dernier lui-même. Le fondé de pouvoirs du demandeur alla trouver alors, le 9 février, le magasinier du chemin de fer et, ne l'ayant pas rencontré, il y retourna le 10 et lui demanda, à cette occasion, d'expédier immédiatement la marchandise et de lui restituer la lettre de voiture. Celle-ci ne fut cependant rendue par le magasinier qu'après paiement de la surtaxe fixée conformément à l'article 7 de la convention internationale et au § 3 des conditions de tarif, c'est-à-dire de la double taxe du départ à l'arrivée. Ensuite fut dressée une nouvelle lettre de voiture et l'expédition eut lieu.

der Führung der Warenstatistik betraute Beamte zwischen den mit gleichem Inhalt deklarierten Kolli einen auffallenden Gewichtsunterschied konstatierte. Hiervon wurde einem Angestellten des Klägers mündlich Kenntnis gegeben und durch diesen der Kläger selbst verständigt. Der Geschäftsleiter des Klägers hat hierauf den Bahnmagazinier am 9. Februar, und da er ihn nicht antraf, am 10. Februar aufgesucht und bei dieser Gelegenheit um sofortige Abbeförderung des Gutes und Rückgabe des Frachtbriefes angesucht. Der Frachtbrief wurde jedoch vom Magazinier erst zurückgegeben, nachdem der Kläger den im Sinn von Art. 7 des I. U. und § 3 der Tarif-Bestimmungen berechneten Frachtzuschlag, d. h. das Doppelte der Fracht vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte bezahlt hatte. Dann wurde ein neuer Frachtbrief ausgestellt und die Versendung bewerkstelligt.

Le plaignant réclama en justice le remboursement de la surtaxe payée, en soutenant que la lettre de voiture du 8 février à lui restituée ne portait pas le timbre à date de la station de départ, que, par suite, il n'y avait pas eu conclusion d'un contrat de transport et qu'ainsi il ne pouvait être perçu de surtaxe en vertu de l'article 7 et des conditions de tarif. Ce moyen fut repoussé tant par le tribunal de première instance que par la chambre d'appel, celle-ci se fondant sur les considérants suivants:

Der Kläger forderte den bezahlten Taxzuschlag auf gerichtlichem Wege zurück, zunächst mit der Begründung, dass der ihm zurückgegebene Frachtbrief vom 8. Februar den Datumstempel der Versandstation nicht trug, also ein Frachtvertrag nicht zu stande gekommen sei und daher ein Taxzuschlag im Sinn des Art. 7 und der Ausführungs-Bestimmungen nicht habe verwirkt werden können. Dieser Standpunkt wurde von der ersten Instanz sowohl als vom Appellations-Senat abgelehnt, von letzterem mit der Begründung:

Attendu qu'en vertu de l'alinéa 1er de l'art. 8 de la C. I. le contrat de transport est conclu dès l'acceptation au transport par la gare de départ de la marchandise munie de la lettre de voiture et qu'il faut, en conséquence, prendre la date du 8 février comme date de la conclusion du contrat de transport:

Dass im Sinne des Absatz 1 des Art. 8 des I. U. der Frachtvertrag abgeschlossen ist, sobald das Gut mit dem Frachtbriefe von der Versandstation zur Beförderung angenommen wurde, und dass daher als Zeitpunkt der Perfektionierung des Frachtvertrags der 8. Februar betrachtet werden muss:

Attendu que l'assertion du demandeur, prétendant que la marchandise a été admise le 8 février par le chemin de fer seulement à titre de dépôt, n'est pas fondée: «que l'art. 5 de la C. I. autorise, il est vrai, l'acceptation en dépôt et renvoie, à cet égard, aux dispositions réglementaires du chemin de fer expéditeur; mais que, d'après le § 55 du règlement hongrois (B. 1893 p. 143/111), l'acceptation en dépôt ne peut avoir lieu que si l'envoi immédiat est impossible et que l'expéditeur doit,

dass die Einwendung des Klägers, dass die Sendung am 8. Februar von der Bahn nur zur Verwahrung angenommen worden, unzulässig sei. «Art. 5 des I. U. gestattet zwar die Annahme zur Verwahrung und verweist diesbezüglich auf die reglementarischen Bestimmungen der Versandbahn. Nach § 55 des E. B. R. Ungarns (Z. 1893 S. 132/102) ist jedoch die Übernahme zur Verwahrung nur am Platze, wenn die sofortige Beförderung nicht möglich ist, und hat der Ab-

Digitized by Google

dans ce cas, déclarer dans la lettre de voiture qu'il accepte le moyen prévu au § 55;

« Mais attendu que la lettre de voiture ne contient aucune déclaration de cette nature et que le demandeur ne prétend pas non plus que le chemin de fer était dans l'impossibilité de faire l'expédition immédiate: que les parties ont, en outre, affirmé d'un commun accord que la remise et l'acceptation de la marchandise avaient eu lieu le 8 février en vue d'une expédition immédiate et non d'un dépôt; qu'en conséquence, le contrat de transport devait être réputé conclu: attendu que le manque du timbre à date est inopérant à cet égard et que son apposition, d'après l'art. 8 de la convention internationale, sert simplement à prouver l'acceptation et que la lettre de voiture munie du timbre à date ne sert que de preuve du contrat de transport; attendu que l'apposition du timbre à date n'est pas exigée à peine de nullité, qu'elle n'est pas une condition de la conclusion du contrat de transport, et cela déjà par le fait que le contrat de transport, d'ordinaire et notamment dans l'espèce, est conclu en présence des parties, tandis que le timbre peut être apposé après le départ de l'auteur de la remise, et que le timbrage de la lettre de voiture doit être effectué en présence de l'expéditeur dans le seul cas où ce dernier le demande expressément. »

L'assertion du demandeur suivant laquelle le chemin de fer, en vertu du § 53, était tenu de l'inviter à assister à l'examen du contenu, a de même été considérée comme sans valeur, « attendu, d'une part, que son agent assistait à la vérification, et que le demandeur, d'autre part, avoue lui-même que la constatation faite par le chemin de fer du contenu porté dans la lettre de voiture répond à la réalité:

« Attendu que le chemin de fer, du moment où apparaissait une fausse déclaration du contenu, était dès lors fondé à percevoir la surtaxe, mais d'après l'article 7 de la convention internationale combiné avec le § 53 du règlement d'exploitation des chemins de fer *pour la seule partie de l'envoi* sur laquelle avait porté la déclaration inexacte de l'expéditeur. »

sender diesfalls sein Einverständnis zu dem im § 55 vorgesehenen Verfahren im Frachtbriefe zu erklären.

« Der Frachtbrief enthält aber eine derartige Erklärung nicht und Kläger behauptet auch nicht, dass die Eisenbahn an der sofortigen Beförderung verhindert war. Die Parteien haben überdies übereinstimmend angeführt, dass die Übergabe und Übernahme des Gutes am 8. Februar zur sofortigen Beförderung und nicht zur Verwahrung erfolgte; es war daher der Frachtvertrag als abgeschlossen zu betrachten. Der Mangel des Datumstempels ist demzufolge irrelevant, und erfolgt dessen Aufdrückung im Sinne des Artikels 8 des internationalen Uebereinkommens nur als Zeichen der Annahme, und der mit dem Datumstempel versehene Frachtbrief dient nur als Beweis des Frachtvertrages. Die Aufdrückung des Stempels bildet weder ein Erfordernis zur Gültigkeit noch eine Bedingung zur Perfektionierung des Frachtvertrages, und dies schon deshalb nicht, weil der Frachtvertrag gewöhnlich und auch im vorliegen-Falle zwischen den Anwesenden geschlossen wird, und der Stempel nach Entfernung des Aufgebers aufgedrückt werden kann, und die Abstempelung des Frachtbriefes in Gegenwart des Absenders nur dann zu erfolgen hat, wenn dies von diesem ausdrücklich verlangt wird. »

Ebenso wurde die Einwendung des Klägers, dass die Eisenbahn im Sinne des § 53 verpflichtet gewesen wäre, ihn einzuladen, bei der Prüfung des Inhaltes zugegen zu sein, als bedeutungslos erklärt, « da einerseits dessen Geschäftsleiter bei der Prüfung zugegen war, anderseits Kläger selbst zugiebt, dass der seitens der Eisenbahn auf dem Frachtbrief aufgemerkte Inhalts-Befund der Thatsache entspricht.

« Es war daher die Eisenbahn, sofern eine falsche Inhalts-Deklaration vorlag, berechtigt, den Frachtzuschlag einzuheben, jedoch im Sinne des Artikels 7 des Internationalen Uebereinkommens in Verbindung mit § 53 des Eis.-Betr.-Regl. *nur nach jenem Teile der Sendung*, der seitens des Absenders unrichtig deklariert worden ist. »

Digitized by Google

Par ces motifs, la demande a été rejetée pour la partie de la surtaxe perçue par le chemin de fer relative aux quatre caisses ayant fait l'objet d'une déclaration inexacte; au contraire, la surtaxe indiquée pour les onze autres caisses a dû être remboursée par le chemin de fer au plaignant, attendu que la déclaration qui leur était applicable n'était pas en opposition avec les conditions du tarif. (Eisenbahn-Tarif- und Verkehrs-Anzeiger 1898 p. 322 et ss.)

Mit Rücksicht hierauf wurde die Klage hinsichtlich desjenigen Teiles des von der Eisenbahn eingehobenen Taxzuschlags abgewiesen, welcher auf 4 Kisten erhoben worden war, die unrichtig deklariert worden waren; den auf die übrigen elf Kisten berechneten Frachtzuschlag aber musste die Eisenbahn dem Kläger zurückerstatten, weil die bezüglich dieser stattgefundene Deklaration mit den Vorschriften des Tarifs nicht unvereinbar war. (Eisenbahn-Tarif- und Verkehrs-Anzeiger 1898 S. 322 u. ff.)

Vérification du contenu d'un envoi par rapport aux énonciations de la lettre de voiture.

(Jugement du tribunal de commerce i. r. de Vienne en date du 13 décembre 1898.)

— Comp. C. I. art. 7. —

Le chemin de fer avait constaté, après vérification, dans trois expéditions déclarées dans la lettre de voiture comme pierres de bordure, la présence de dalles et de marches taillées. Le chemin de fer, au lieu des 119 fl. 15 kr. qui auraient dû être payés d'après la déclaration, perçut en conséquence 289 fl. 36 kr. Le destinataire réclama le remboursement de la différence entre les deux sommes, mais sa demande fut repoussée par le Bezirksgericht pour affaires commerciales et le tribunal de commerce i. r. rejeta le pourvoi d'appel formé contre cette décision pour les motifs suivants:

Il s'agit simplement de trancher la question de savoir si le chemin de fer pouvait, pour le calcul des frais de transport, s'appuyer sur des motifs autres que la déclaration de l'expéditeur. En se fondant sur la déclaration, les frais de transport se seraient élevés à 119 fl. 15 kr., tandis que le chemin de fer en a fixé le montant à 289 fl. 36 kr. Au dire du défendeur, la déclaration de l'expéditeur a été reconnue inexacte après arrivée à destination de la marchandise, les agents du chemin de fer ayant constaté que le chargement, outre les pierres de bordure indiquées dans la déclaration, comprenait aussi des dalles et marches taillées.

La constatation opérée par le chemin de fer de l'inexactitude de la déclaration a été mentionnée sur l'avis et sur la quittance, et l'avis portant ladite remarque a été remis au destinataire. Le de-

Prüfung des Inhalts der Sendung gegenüber den Angaben im Frachtbriefe.

(Entscheidung des k. k. Handelsgerichtes in Wien vom 13. Dezember 1898.)

— Zu vergleichen I. U. Art. 7. —

Durch bahnamtliche Prüfung wurde konstatiert, dass in drei Sendungen, welche im Frachtbriefe als Saumsteine deklariert waren, auch glatt behauene Platten und Stiegenstufen sich befanden. Anstatt der 119 fl. 15 kr., welche auf Grund der Deklaration zu bezahlen gewesen wären, erhob nun die Bahn 289 fl. 36 kr. Fracht. Der Empfänger verlangte Rückerstattung der Differenz zwischen den beiden Beträgen, wurde aber mit dieser Forderung vom k. k. Bezirksgericht für Handelssachen abgewiesen, und das k. k. Handelsgericht verwarf die dagegen erhobene Berufung. — Gründe:

Es handelt sich bloss um die Beantwortung der Frage, ob die Bahn berechtigt war, bei Berechnung der Fracht von einer anderen Grundlage auszugehen als der Deklaration des Absenders. Mit Zugrundelegung der Deklaration würde die Fracht 119 fl. 15 kr. betragen, während die Bahn an Fracht 289 fl. 36 kr. berechnete. Nach Angabe der beklagten Partei wurde nach Einlangen des Frachtgutes am Bestimmungsorte die Deklaration des Absenders als unrichtig erkannt, indem nach Befund des Bahnbeamten ausser den in der Deklaration angegebenen Saumsteinen auch glatt behauene Platten und Stiegenstufen verladen waren.

Der bahnamtliche Befund über die als unrichtig beanstandete Deklaration wurde auf den Avisi und den Bezugsscheinen vermerkt, und die mit diesen Vermerken versehenen Avisi dem Adressaten zu-

Digitized by Google

mandeur soutient encore que la constatation du chemin de fer est matériellement inexacte, l'expédition chargée se composant uniquement de pierres de bordure. Il objecte, en outre, que cette constatation est insuffisante dans la forme et ne satisfait pas aux prescriptions du règlement d'exploitation des chemins de fer du 10 décembre 1892 [1]). Cette insuffisance de forme n'a pas paru plausible au tribunal d'appel. En vertu du § 53 (2) du règlement d'exploitation, le chemin de fer a la faculté de vérifier la concordance entre le contenu d'un envoi et les énonciations de la lettre de voiture et de faire constater le résultat de cet examen.

Il faut, d'après ce texte, inviter l'ayant droit à assister à la vérification et s'il ne se présente pas, appeler deux témoins. Le paragraphe susmentionné se borne à ces dispositions de fond concernant la constatation, sans indiquer d'autres formalités : le passage cité du règlement d'exploitation ne renferme notamment aucune disposition qui prescrive formellement de faire assister des experts à la vérification. La nécessité de leur présence dépend des circonstances de fait, le chemin de fer devant toujours en pareil cas « apporter les soins d'un bon voiturier ».

Le juge de première instance a justement reconnu que, dans l'espèce, il s'agissait simplement de constater des faits à la portée de chacun et que, par suite, il était de toute inutilité de citer des experts. Mais le demandeur soutient que les formalités prescrites au § 53 (2) n'ont pas été remplies, attendu que l'ayant droit n'a pas, conformément audit paragraphe, été invité à assister à la vérification. A cet égard, le tribunal d'appel a estime qu'en remettant aux mandataires du destinataire l'avis portant qu'il y avait contestation sur la déclaration incriminée et qu'en les invitant à signer la feuille d'avis, satisfaction suffisante avait été donnée aux exigences du § 53 (2) quant à l'avertissement à faire parvenir à l'ayant droit. Mais si l'on prétend que, dans l'espèce, le destinataire n'était pas l'« ayant droit », puisqu'il avait commencé par refuser d'accepter la marchandise, il

[1]) B. 1893 p. 139/102 (C. I. art. 7).

gestellt. Der Kläger führt nun an, dass der bahnamtliche Befund materiell unrichtig sei, da die verladene Sendung bloss aus Säumsteinen bestand. Ferner wendet er gegen diesen Befund ein, dass dieser formell mangelhaft und nicht den Vorschriften des Eisenbahn-Betriebsreglements vom 10. Dezember 1897 [1]) entsprechend sei. Diese formelle Bemängelung erschien dem Berufungsgerichte als unstichhaltig. Nach § 53 (2) Eisenbahn-Betriebsreglement ist die Eisenbahn berechtigt, die Übereinstimmung des Inhaltes der Sendung mit den Angaben des Frachtbriefes zu prüfen und das Ergebnis dieser Prüfung feststellen zu lassen.

Hiernach ist der Berechtigte einzuladen, bei der Prüfung zugegen zu sein, und falls derselbe nicht erscheint, sind zwei Zeugen zuzuziehen. Der erwähnte Paragraph beschränkt sich auf diese grundsätzlichen Bestimmungen der Feststellung ohne nähere Formalitäten zu präcisieren; insbesondere ist in der citierten Stelle des Eisenbahn-Betriebsreglements keine Norm enthalten, welche schlechtweg vorschreibt, zu dem Befunde Sachverständige beizuziehen. Ob solche notwendig sind, ist nach der Beschaffenheit des konkreten Falles zu beurteilen, wobei allerdings die Eisenbahn « die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers zu beobachten hat ».

Dass es sich im vorliegenden Falle bloss um Konstatierung von Umständen handelte, die jeder Laie wahrnehmen kann, und dass daher eine Beiziehung von Sachverständigen als vollkommen überflüssig erschien, hat der Richter der ersten Instanz ganz richtig angenommen. Der Kläger führt aber weiter an, dass die in § 53 (2) vorgeschriebenen Formalitäten deshalb nicht erfüllt wurden, weil der Berechtigte nicht im Sinne dieses Paragraphen zur Aufnahme des Befundes eingeladen wurde. Diesbezüglich war nun das Berufungsgericht der Ansicht, dass mit der Zustellung der die Beanstandung der klagerischen Deklaration enthaltenden Avisi an die Bevollmachtigten des Adressaten mit der Aufforderung, die Avisi zu unterschreiben, der im § 53 (2) normierten Pflicht, den Berechtigten zu verstandigen, Genüge gethan sei. Sollte man aber auch der Ansicht sein, dass

[1]) Z. 1893 S. 132/101 (Art. 7 des I. U.).

faut observer que l'expéditeur et ses mandataires ont été, eux aussi, prévenus que la déclaration était contestée et se sont présentés en temps utile, avant l'achèvement de la vérification, c'est-à-dire avant que cette dernière fut revêtue des signatures exigées des deux témoins. L'expéditeur avait ainsi dans tous les cas la faculté de faire valoir ses droits, et la tentative d'accommodement prescrite au § 53 (2) n'exige rien de plus.

La vérification faite par le chemin de fer défendeur répondait donc aux conditions du § 53 (2) et au demandeur, en cas de contestation sur son exactitude matérielle, incombe le fardeau de la preuve. Mais cette preuve n'ayant pas été fournie par lui, le chemin de fer pouvait se fonder pour le calcul des frais de transport sur les indications résultant de la vérification, et la réclamation de la maison demanderesse tendant au remboursement de la différence entre lesdits frais de transport et ceux qui résultaient de la déclaration est injustifiée. (Allgemeiner Tarifanzeiger 1899 p. 98.)

der Adressat im vorliegenden Falle nicht der «Berechtigte» war, da er die Annahme des Gutes anfänglich verweigert hatte, so ist zu erwägen, dass auch der Absender und dessen Bevollmächtigte rechtzeitig von der Beanstandung der Deklaration verständigt wurden und auch rechtzeitig erschienen sind, bevor die Befundaufnahme formell abgeschlossen, d. h. mit den erforderlichen Unterschriften der zwei Zeugen versehen war. Es war somit jedenfalls dem Absender Gelegenheit gegeben, seine Rechte geltend zu machen, und mehr wird durch die in § 53 (2) normierte Verständigungspflicht nicht angestrebt.

Die Befundaufnahme seitens der beklagten Eisenbahn war daher eine den Vorschriften des § 53 (2) formell entsprechende, und trifft bei Bestreitung der materiellen Richtigkeit derselben den Kläger die Beweislast. Da nun ein solcher Beweis klägerischerseits nicht erbracht wurde, so war die Eisenbahn berechtigt, bei der Tarifberechnung von den in der erwähnten Befundaufnahme festgestellten Daten auszugehen, und erscheint deshalb der Anspruch der klägerischen Firma auf Rückerstattung der Differenz zwischen dieser Frachtberechnung und der Frachtberechnung auf Grund der Deklaration unbegründet. (Allgemeiner Tarifanzeiger 1899 S. 98.)

Demandes de détaxe à propos de combinaisons de tarifs non applicables aux itinéraires ayant droit au transport.

(Jugement du Bezirksgericht i. r. statuant en matière commerciale à Vienne en date du 22 février 1898.)

— Comp. C. I. art. 12. —

Le chemin de fer repoussait le remboursement d'une différence sur les frais de transport, parce que d'après la disposition complémentaire XVII, point 2*a* au § 51, lett. *l*, du règlement d'exploitation des chemins de fer en Autriche et en Hongrie la demande d'application subséquente d'une inscription plus avantageuse que celle choisie par le chemin de fer à des marchandises en petite vitesse remises sans prescription d'itinéraire et d'inscription, ne doit pas être prise en considération, quand on réclame après coup des combinaisons de tarifs applicables à des itinéraires qui, pour les relations de trafic en question, *n'ont pas droit au transport*.

Frachterstattungsansprüche bei Tarifkombination über nicht transportberechtigte Routen.

(Entscheidung des k. k. Bezirksgerichts in Handelssachen in Wien vom 22. Februar 1898.)

— Zu vergleichen I. U. Art. 12. —

Die Eisenbahn verweigerte die Erstattung einer Frachtdifferenz, weil gemäss Zus.-Best. XVII, Punkt 2*a*, zu § 51, litt. *l*, des Betr.-Regl. für die Eisenbahnen in Oesterreich und Ungarn das gestellte Begehren um nachträgliche Anwendung einer billigeren als der von der Eisenbahn gewählten Abfertigung bei Frachtgütern, welche ohne Weg- und Abfertigungsvorschrift zur Aufgabe gelangten, unberücksichtigt bleiben müssen, wenn nachträglich Tarifkombinationen über Routen in Anspruch genommen werden, die für die in Frage kommende Verkehrsrelation *nicht transportberechtigt* sind.

Digitized by Google

Le tribunal a condamné le chemin de fer à rembourser la somme réclamée par le demandeur.

Motifs:

Ne sont réputés itinéraires n'ayant pas droit au transport que ceux qui, au moment de l'adoption ou de l'établissement d'un tarif *direct*, sont exclus du transport dans les relations auxquelles s'applique ledit tarif, en sorte qu'un expéditeur qui demande le tarif direct en question n'est pas fondé à demander l'emploi d'un itinéraire autre que celui auquel s'applique le tarif. C'est ainsi que le ministère i. r. des chemins de fer, dans son ordre de service n° 4 pour le service du contrôle des recettes des directions des chemins de fer de l'Etat, en date d'octobre 1896, n° 1690 III ex 1896, a précisément décidé que le point 2 de la disposition complémentaire XVII au § 51, lett. *l*, du règlement d'exploitation n'est applicable que si, dans les relations considérées, il est question de tarifs *directs*.

Or, comme il n'est pas question dans l'espèce d'un tarif direct, le chemin de fer ne peut prétendre que l'itinéraire ultérieurement réclamé par le demandeur n'a pas droit au transport: d'autant moins que son représentant a formellement reconnu que les marchandises expédiées de Trieste en Bohême par Vienne passent précisément par Grammat-Neusiedl. La prétention de ne pas considérer cet itinéraire comme ayant droit au transport, ne parait donc nullement fondée.

L'argument tiré par le demandeur du point 2 *a* de la disposition complémentaire XVII au § 51 du règlement d'exploitation n'étant pas valable dans l'espèce, la demande de l'application subséquente d'une inscription plus avantageuse que celle choisie par le chemin de fer se justifiait d'après la disposition complémentaire XVII. Le fait invoqué par le chemin de fer que ce ne sont pas les frais de transport, mais certains frais accessoires qui ont augmenté le montant du prix est inopérant, attendu que la disposition complémentaire XVII ne parle pas seulement de frais de transport, mais d'une inscription plus avantageuse, et que celle-ci doit être accordée après coup du moment qu'aucune des conditions énumérées dans ladite disposition n'y fait obstacle. (Oesterr. Verordnungsblatt Nr. 45 S. 935.)

Das Gericht hat die Eisenbahn zur Rückerstattung des vom Kläger beanspruchten Betrags verurteilt. — Gründe:

Nicht transportberechtigt sind nur jene Routen, welche bei der Vereinbarung oder Erstellung eines *direkten* Tarifes von der Beförderung in den Relationen, für welche dieser erstellt ist, ausgeschlossen wurden, so dass eine Partei, welche den betreffenden direkten Tarif beansprucht, auch nicht berechtigt ist, die Benutzung einer anderen Route, als die für diesen Tarif bestimmte zu verlangen. Wie denn auch vom k. k. Eisenbahnministerium in der Ausführungsvorschrift Nr. 4 für den Dienst der Einnahmen-Kontrollen der k. k. Staatsbahn-Direktionen vom Oktober 1896, Z. 1690, III ex 1896, geradezu ausgesprochen ist, dass Punkt 2 der Zus.-Best. XVII zu § 51, litt. *l*, des Betr.-Regl. nur für den Fall gilt, wenn in der betreffenden Relation *direkte* Tarife in Betracht kommen.

Da nun im vorliegenden Falle ein direkter Tarif nicht in Frage kommt, so kann auch die Eisenbahn nicht einwenden, dass die vom Kläger nachträglich beanspruchte Route nicht transportberechtigt sei; dies um so weniger, als von dem Vertreter der erstern ausdrücklich zugestanden ist, dass Transporte, die von Triest über Wien nach Böhmen gehen sollen, gerade über Grammat-Neusiedl befördert werden. Es erscheint daher die Behauptung, diese Route sei nicht transportberechtigt, in keiner Weise gerechtfertigt.

Da somit der von der Beklagten angegebene Grund des Punktes 2*a* der Zus.-Best. XVII zu § 51 Betr.-Regl. hier nicht zutrifft, war vermöge Zus.-Best. XVII das gestellte Begehren um nachtragliche Anwendung einer billigeren als der von der Eisenbahn angewendeten Abfertigung gerechtfertigt. Auf den von der Bahn geltend gemachten Umstand, dass nicht die Fracht, sondern gewisse Nebengebühren den höheren Betrag ergeben haben, kann nicht eingegangen werden, da Zus.-Best. XVII nicht bloss von Fracht, sondern von billigerer Abfertigung handelt, und diese nachträglich zu gewähren ist, wenn nicht einer der dort angeführten Umstände dieselbe ausschliesst. (Oesterreichisches Verordnungsblatt Nr. 45 S. 935.)

Digitized by Google

Paiement des frais de transport. Obligation pour le destinataire de payer les frais de transport portés dans la lettre de voiture même inexactement calculés.

(Jugement du Bezirksgericht en matière commerciale à Vienne du 14 février 1899.)

— Comp. C. I. art. 16. —

Une expédition transportée de la station de Domegliara à R. et désignée dans la lettre de voiture comme pierres brutes fut qualifiée de marbre par le chemin de fer qui inscrivit en conséquence dans la lettre de voiture les frais de transport applicables au marbre. Le destinataire réclama la livraison de la marchandise contre paiement des frais de transport applicables aux pierres brutes et, le chemin de fer se refusant à faire droit à sa réclamation, il s'offrit à faire devant le Bezirksgericht i. r. la preuve que l'expédition consistait bien en pierres brutes et non en marbre. La preuve aboutit au résultat prévu par le demandeur.

Le chemin de fer ayant malgré tout maintenu son refus d'effectuer la livraison moyennant paiement des frais de transport pour pierres brutes, le destinataire s'adressa au tribunal à l'effet de faire condamner le chemin de fer à obtempérer à sa demande et au paiement des frais.

Au cours de l'instance, le demandeur se contenta de demander la condamnation du défendeur aux frais, parce que, dans l'intervalle et avec le consentement du chemin de fer italien co-intéressé au transport, la marchandise avait été livrée contre paiement de la taxe applicable aux pierres brutes. La demande a été repoussée pour les motifs suivants:

Attendu que le défendeur reconnait les faits qui ont donné ouverture au procès et n'a pas contesté, dès l'origine, l'inexactitude des frais de transport inscrits dans la lettre de voiture; que nonobstant, le demandeur n'était pas fondé à réclamer la livraison de l'expédition contre paiement de frais inférieurs à ceux qui figuraient sur la lettre de voiture; qu'en effet, en vertu de l'article 16 de la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer, celui-ci n'est tenu de livrer la marchandise au destinataire que contre paiement des sommes figurant dans la lettre de voiture; attendu que le paiement d'une somme moindre ou le dépôt offert par le destinataire du montant prétendu erroné des frais de transport —

Zahlung der Fracht. Verpflichtung des Empfängers zur Zahlung der im Frachtbriefe ersichtlich gemachten, wenn auch irrig berechneten Frachtbeträge.

(Urteil des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien vom 14. Februar 1899.)

— Zu vergleichen I. U. Art. 16. —

Eine von Station Domegliara nach R. befördete, auf dem Frachtbriefe als rohe Steine deklarierte Sendung wurde von der Eisenbahn als aus Marmor bestehend erklärt und demgemäss die Fracht für Marmor im Frachtbriefe eingestellt. Der Empfänger verlangte Auslieferung der Sendung gegen Bezahlung der für rohe Steine festgesetzten Fracht, und liess, als die Eisenbahn sich weigerte, der Forderung zu entsprechen, bei dem k. k. Bezirksgerichte einen Beweis zum ewigen Gedächtnis darüber aufnehmen, dass der Transport aus gewöhnlichen Steinen und nicht aus Marmor bestand. Der Beweis hatte das vom Kläger behauptete Ergebnis.

Als trotzdem die Eisenbahn auf ihrer Weigerung, die Sendung gegen Entrichtung der Fracht für rohe Steine auszufolgen, beharrte, beantragte der Empfänger beim Gerichte, die Eisenbahn zu verurteilen, seinem Begehren zu entsprechen und ihr die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen.

Bei der Verhandlung beschränkte der Kläger seinen Antrag auf Verurteilung der Beklagten zu den Kosten, nachdem inzwischen mit Zustimmung der am Transporte mitbeteiligten italienischen Eisenbahn die Sendung gegen Zahlung der Fracht für rohe Steine ausgeliefert worden war. Das Klagebegehren wurde abgewiesen. Entscheidungsgründe:

Die Beklagte giebt den der Klage zu Grunde liegenden Sachverhalt zu und sie hat auch von Anfang an die Möglichkeit nicht bestritten, dass die im Frachtbriefe eingestellten Frachtgebühren unrichtig berechnet seien; dessenungeachtet war der Kläger nicht berechtigt, die Ausfolgung der Sendung gegen Bezahlung eines niedrigeren als des im Frachtbriefe eingestellten Gebührenbetrages zu verlangen. Denn nach § 16 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr ist die Eisenbahn nur gegen Bezahlung der im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge verpflichtet, das Gut an den Adressaten auszuhändigen. Die Zahlung eines geringeren Betrages oder die vom Adressaten angebotene Hinterlegung der angeblich

Digitized by Google

comme cela a eu lieu dans l'espèce — est insuffisant; que l'article 16 porte expressément «contre paiement» et qu'il en résulte que le chemin de fer ne peut être tenu de livrer la marchandise à défaut de paiement;

Attendu que cette disposition de la convention internationale est dans l'intérêt d'une prompte et facile livraison; qu'elle a pour but d'éviter que des contestations entre le chemin de fer et les intéressés portant sur les frais de transport et les frais accessoires ne mettent obstacle ou ne retardent l'enlèvement de la marchandise; que le paiement des frais portés dans la lettre de voiture ne cause d'ailleurs aucun préjudice au destinataire, puisque d'après l'article 12 de la convention internationale, en cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreurs de calcul dans la fixation des frais de transport et des frais accessoires, la différence en plus ou en moins doit être remboursée;

Attendu que la disposition de l'article 16 a dans le trafic une importance particulière, en ce que les frais de transport indiqués sont calculés par un chemin de fer précédent transporteur et que le chemin de fer destinataire est responsable du paiement des sommes portées dans la lettre de voiture et doit en opérer le recouvrement alors même qu'il a reconnu l'erreur de calcul; que le chemin de fer n'était donc pas tenu de remettre la marchandise au demandeur sur sa requête et que la plainte ne paraît pas dès lors justifiée; attendu que le fait pour le chemin de fer d'avoir ultérieurement, avec l'assentiment du chemin de fer expéditeur italien, livré la marchandise au destinataire contre paiement de frais de transport inférieurs à ceux primitivement indiqués ne modifie en rien la question;

Par ces motifs, condamne le demandeur à rembourser au défendeur les frais et dépens du procès. (Allgemeiner Tarif-Anzeiger n° 12 p. 208.)

irrigen Frachtsumme — wie im vorliegenden Falle geschehen — genügt nicht. Im Artikel 16 heisst es ausdrücklich «gegen Bezahlung» und daraus geht hervor, dass die Eisenbahn ohne Bezahlung zur Herausgabe des Frachtgutes nicht verhalten werden kann.

Diese Bestimmung des Internationalen Uebereinkommens liegt im Interesse eines raschen und glatten Verkehres: durch dieselbe soll verhütet werden, dass Streitigkeiten zwischen der Eisenbahn und den Parteien wegen der Fracht- und sonstigen Gebühren die Abnahme der Güter behindern oder verzögern. Die Zahlung der Fracht laut Frachtbrief präjudiziert auch den Empfänger in keiner Weise, denn nach Art. 12 des Internationalen Uebereinkommens ist in dem Falle, als der Tarif unrichtig angewendet wurde oder Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Frachtgelder und Gebühren vorgekommen sind, das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zu viel Erhobene zu erstatten.

Die Bestimmung des Art. 16 ist im internationalen Verkehre deshalb von besonderer Bedeutung, weil die angewiesene Fracht von einer Vorbahn bemessen wird und die Bestimmungsbahn für die Einhebung der Frachtbriefbeträge verantwortlich ist und dieselben selbst dann einheben muss, wenn sie die Unrichtigkeit der Berechnung erkannt hat. Die Eisenbahn war deshalb auch nicht verpflichtet, dem Kläger das Gut nach seinem Antrage auszuhändigen, und es erscheint daher das Klagebegehren als unberechtigt. Daran ändert auch der Umstand nichts, dass die Eisenbahn nachträglich mit Ermächtigung der italienischen Versandbahn das Gut gegen eine niedrigere als die ursprüngliche Frachtsumme dem Adressaten auslieferte.

Der Kläger hat somit der Beklagten die Prozesskosten zu ersetzen. (Allgemeiner Tarif-Anzeiger Nr. 12 S. 208.)

Digitized by Google

Nouvelles diverses.

Dénombrement à la gare destinataire des colis composant une expédition.

La disposition additionnelle III du tarif allemand des marchandises par chemins de fer au § 68 du règlement de transport — concernant la marche à suivre pour la livraison de la marchandise — prévoit une augmentation des frais portés au tarif des frais accessoires « lorsqu'il y a une demande de dénombrement des colis ». A l'occasion d'un cas spécial, une administration a proposé, dans la commission permanente des tarifs des chemins de fer allemands, par analogie avec la restriction prévue, au § 53 du règlement de transport, pour la gare expéditrice, de n'autoriser formellement le dénombrement à la gare destinataire que si la nature de la marchandise permettait de le faire sans entraîner un retard considérable et si des circonstances spéciales n'y faisaient pas obstacle.

On objecta à la proposition que les conditions qui justifient cette restriction lors de l'acceptation de la marchandise à la gare expéditrice, n'existent plus à la gare destinataire. Là, on veut et l'on doit éviter le danger d'empêcher par des manutentions intempestives le départ de la marchandise; ici, le transport est achevé, le seul fait à prendre en considération c'est un travail peut-être extraordinaire imposé au personnel de la gare, et l'on pourrait, s'il est nécessaire, élever l'indemnité correspondante à payer par le destinataire. La nécessité de faire figurer dans les tarifs une aggravation du genre de celle qui est proposée apparait d'autant moins que le dénombrement des colis pour des arrivages de chargements complets est relativement rarement demandé. Dans tous les cas, on ne devrait pas laisser au personnel de la gare le soin d'apprécier si « des circonstances spéciales » s'opposent au dénombrement.

L'administration auteur de la proposition a modifié alors celle-ci dans le sens de la dernière observation, mais a maintenu que, même à la gare de destination, la marche des affaires pouvait être entravée par un retard important dû au dénombrement des marchandises, et elle a fait valoir à

Verschiedene Mitteilungen.

Feststellung der Stückzahl einer Sendung auf der Empfangsstation.

In der Zusatzbestimmung III des deutschen Eisenbahngütertarifs zu § 68 der Verkehrs-Ordnung — betr. das Verfahren bei Ablieferung des Gutes — ist vorgesehen, dass « für etwa verlangte Feststellung der Stückzahl » die im Nebengebührentarif festgesetzte Zählgebühr erhoben werde. Aus Veranlassung eines Specialfalles wurde im Schosse der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen von einer Verwaltung beantragt, analog der im § 53 (8) der Verkehrsordnung für die Aufgabestation vorgesehenen Beschränkung das Zugeständnis der Zählung in der Bestimmungsstation ausdrücklich davon abhängig zu machen, dass die Beschaffenheit der Güter eine solche Feststellung ohne erheblichen Aufenthalt gestatte und nicht besondere Umstände der Ausführung entgegenstehen.

Dem Antrage wurde entgegengehalten, dass die Verhältnisse, welche diese Einschränkung bei Annahme des Gutes in der Aufgabestation rechtfertigen, auf der Bestimmungsstation nicht mehr vorhanden seien. Dort wolle und müsse man der Gefahr vorbeugen, dass durch umständliche Manipulationen der Beginn der Beförderung verzögert werde; hier sei der Transport vollendet und komme nur noch in Betracht, dass das Stationspersonal vielleicht aussergewöhnlich belastet werde, und könne man, wenn nötig, die vom Empfänger zu zahlende Entschädigung entsprechend erhöhen. Das Bedürfnis, ein Erschwernis wie das beantragte in den Tarif zu bringen, sei um so weniger vorhanden, als die Feststellung der Stückzahl bei ankommenden Wagenladungen verhältnismässig selten beantragt werde. Jedenfalls sollte man es nicht dem Stationspersonal überlassen, darüber zu befinden, ob « besondere Umstände » der Ausführung der Zählung entgegenstehen.

Die antragstellende Verwaltung hat dann ihren Antrag im Sinne letzterer Bemerkung modifiziert, aber daran festgehalten, dass ein durch Abzählung der Stücke verursachter erheblicher Aufenthalt auch auf der Empfangsstation der Abwickelung der Geschäfte hinderlich sein könne, und darauf

Digitized by Google

l'appui de son dire que l'expéditeur est soumis aux restrictions formulées dans le § 53 (3) du règlement de transport même quand il demande en qualité de fondé de pouvoirs le dénombrement à la gare de destination, et qu'il ne serait pas juste d'accorder au destinataire des droits plus étendus.

Le vote a fait décider de libeller comme suit la disposition additionnelle III (2) au § 68 du règlement de transport: Le chemin de fer est tenu, moyennant perception des taxes portées dans le tarif des frais accessoires (section C), de satisfaire à la requête du destinataire tendant au dénombrement de colis composant les chargements par wagons complets, pourvu que la nature des marchandises permette ce dénombrement sans entraîner un retard considérable. (Procès-verbal de la 67e session de la commission des tarifs des 16/17 février 1899.)

hingewiesen, dass der Absender den im § 53 (3) der Verkehrs-Ordnung aufgestellten Beschränkungen auch dann unterworfen sei, wenn er als Verfügungsberechtigter die Abzählung auf der Bestimmungsstation verlange, und es nicht richtig wäre, dem Empfänger weitergehende Rechte zu gewähren.

Bei der Abstimmung wurde beschlossen, die Zusatzbestimmung III (2) zu § 68 der Verkehrs-Ordnung wie folgt zu fassen: Anträgen des Empfängers auf Feststellung der Stückzahl der Wagenladungsgüter ist die Eisenbahn gegen Erhebung der im Nebengebührentarife (Abschnitt C) bestimmten Zählgebühr stattzugeben verpflichtet, sofern die Güter vermöge ihrer Beschaffenheit eine derartige Feststellung ohne erheblichen Aufenthalt gestatten. (Protokoll der 67. Sitzung der Tarifkommission vom 16./17. Februar 1899.)

Paiements en douane à des stations intermédiaires.

La commission permanente des tarifs des chemins de fer allemands, dans sa session des 16/17 février 1899, a examiné et admis une proposition aux termes de laquelle l'expéditeur, ou son mandataire, qui assiste à la visite douanière dans une station intermédiaire, peut payer lui-même directement les droits de douane.

La commission s'est basée sur la supposition non contestée que l'expéditeur ou son représentant ne peut réclamer en payant les droits de douane une mise en possession de la marchandise, et qu'ainsi l'article 10, alinéa 2, de la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer n'est pas en opposition avec une pareille facilité accordée au trafic. L'autorisation accordée à l'expéditeur ou à son représentant de payer lui-même les droits de douane est prévue dans le tarif austro-hongrois des marchandises (disposition complémentaire au § 59, alinéa 5, du règlement d'exploitation autrichien et hongrois), de même qu'elle est insérée au dernier supplément au règlement d'exploitation de l'Union des administrations de chemins de fer allemands (Bulletin 1899 p. 162, disposition complémentaire n° 7 à l'article 48).

La mise en vigueur de la décision aura lieu par l'adjonction d'une disposition complémentaire au

Zollzahlung auf Unterwegsstationen.

Von der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen ist in der Sitzung vom 16./17. Februar 1899 der Antrag behandelt und angenommen worden, dass dem Absender oder seinem Bevollmächtigten, welcher der Zollbehandlung auf einer Zwischenstation beiwohnt, gestattet sein soll, die Zollgebühren unmittelbar selbst zu entrichten.

Die Kommission ging dabei von der unbestrittenen Voraussetzung aus, dass eine Besitznahme des Gutes bei Zahlung der Zollgelder seitens des Absenders oder seines Stellvertreters nicht erforderlich ist und daher Artikel 10, Absatz 2, des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr der beabsichtigten Verkehrserleichterung nicht entgegensteht. Auch ist die Bewilligung der unmittelbaren Bezahlung der Zollgelder durch den Absender oder seinen Stellvertreter sowohl im österreichisch-ungarischen Gütertarife (Zusatzbestimmung zu § 59, Absatz 5, des österr. und ungar. Betr.-Regl.) vorgesehen, als auch im neuesten Nachtrag zum Betriebs-Reglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (diese Zeitschrift 1899 S. 162, zusätzliche Bestimmung Nr. 7 zum Art. 48) aufgenommen.

Die Durchführung des Beschlusses wird mittelst Aufnahme einer Zusatzbestimmung zu § 59 (3) der

Digitized by Google

§ 59 (3) du règlement de transport des chemins de fer allemands. (Procès-verbal de la 67e session de la commission des tarifs.)

Organisation d'une union des chemins de fer d'Italie, d'Autriche, de Hongrie et de Russie.

Dans une conférence récente tenue à Vienne pour l'organisation d'un trafic direct de marchandises entre l'Italie, l'Autriche, la Hongrie et la Russie ont été posées les bases d'après lesquelles devrait être établi le tarif pour le trafic en question. Voici ce qu'on y remarque d'essentiel.

Le tarif calculé pour 100 kilos devra être établi en francs et divisé en deux taxes dont l'une s'appliquera au transit russe et austro-hongrois, l'autre au transit italien. Les taxes pour le transit hors d'Italie seront valables, dans les limites de la ligne de démarcation admise dans le trafic austro-hongrois-russe, Zdolbounovo, Kiev, Bakhmatch, Koursk, Voronèje, Liski, Povorino, Balachov, Kamychin, suivant la gare destinataire russe, pour le seul point de la frontière austro-russe pour lequel elles sont calculées. Ainsi, par exemple, le trafic avec St-Pétersbourg, Moscou et Varsovie devrait se faire exclusivement par Granitsa, celui avec Kiev et Kharkov exclusivement par Brody.

Le tarif a été provisoirement limité aux produits suivants: articles de coton, tannins, marbre, fruits et fruits du midi, frais et séchés, riz, huile de ricin, soufre, brut ou raffiné, vins en fûts et tartre brut, provenant d'Italie, cuirs et peaux ouvrés, feutre et objets en feutre, lin et chanvre, céréales, légumes à cosses et produits de minoterie, articles en laiton, crin, alcools et sucre, provenant de Russie. De plus, on a pris en considération l'établissement de taxes pour les marchandises par colis isolés de toute espèce expédiées en grande vitesse, ainsi que pour les colis isolés de toute espèce en expéditions séparées et en wagons complets de 5000 et 10 000 kilos.

Ont été désignées comme gares à admettre dans l'union pour les deux directions de trafic: en Russie les gares de St-Pétersbourg, Varsovie, Moscou, Kiev, Kharkov, Kazan et Nijni-Novgorod, pour

Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands erfolgen. (Protokoll der 67. Sitzung der Tarifkommission.)

Einrichtung eines italienisch-österreichisch-ungarisch-russischen Eisenbahnverbandes.

In einer vor kurzem in Wien stattgehabten Beratung über die Einrichtung eines direkten italienisch-österreichisch-ungarisch-russischen Güterverkehres wurden die Grundlagen festgesetzt, auf welchen der Tarif für den bezeichneten Verkehr auszuarbeiten wäre. Hierüber ist im wesentlichen folgendes zu verzeichnen.

Der Tarif wird in Frankenwährung in zwei Teilsätzen, von welchen einer den russischen und österreichisch-ungarischen, der andere den italienischen Durchlauf umfasst, pro 100 kg zu erstellen sein. Die Teilsätze für den ausseritalienischen Durchlauf sollen innerhalb der im österreichisch-ungarisch-russischen Verkehre vereinbarten Demarkationslinie Sdolbunowo-Kiew-Bachmatsch-Kursk-Woronesch-Liski-Poworino-Balaschow-Kamyschin je nach der russischen Endstation nur über jenen österreichisch-russischen Grenzpunkt gültig sein, über welchen die Teilsätze berechnet sind. Es wäre sonach beispielsweise der Verkehr mit St. Petersburg, Moskau und Warschau ausschliesslich über Granica, jener mit Kiew und Charkow ausschliesslich über Brody zu leiten.

Der Umfang des Tarifes wurde vorläufig beschrankt auf die Artikel: Baumwollwaren, Gerbestoffe, Marmor, Obst und Südfrüchte, frisch und trocken, Reis, Ricinusöl, Schwefel, roh und raffiniert, Wein in Fassern und Weinstein roh aus Italien, dann Felle und Häute, bearbeitete, Filz und Filzwaren, Flachs und Hanf, Getreide, Hülsenfrüchte und Mahlprodukte, Messingwaren, Rosshaare, Spiritus und Zucker aus Russland. Überdies wurde die Erstellung von Frachtsätzen für Stückgüter aller Art als Eilgut, ferner für Stückgüter aller Art in Einzelsendungen und in Wagenladungen à 5000 und 10 000 kg in Aussicht genommen.

Als die in den Verband für beide Verkehrsrichtungen aufzunehmenden Stationen wurden bezeichnet: russischerseits die Stationen St. Petersburg, Warschau, Moskau, Kiew, Charkow, Kasan und

Digitized by Google

les chemins de fer italiens celles d'Ancône, Bari, Bologne, Brindisi, Carrare, Florence, Gênes, Livourne, Milan, Naples, Rome, San Benigno, Suse, Turin et Venise.

Pour l'établissement des taxes on été offertes dans les deux directions de trafic: par les administrations russes, les taxes du tarif général russe des marchandises par chemins de fer (tarif de groupes), pour les lignes autrichiennes, les taxes de soudure consenties dans l'union des chemins de fer austro-hongroise-russe pour le trafic à destination de Russie, et pour les lignes italiennes, les taxes accordées dans les trafics internationaux, avec quelques réductions. (Osteuropäische Tarifrundschau 1899, n° 17 p. 141.)

Taux du change dans le trafic international.

Autriche et Hongrie. La taxe d'agio pour les paiements de douane effectués en argent pendant le mois de mai est fixée à 20 %.

Nischnij-Nowgorod, seitens der italienischen Bahnen die Stationen Ancona, Bari, Bologna, Brindisi, Carrara, Florenz, Genua, Livorno, Mailand, Neapel, Rom, San Benigno, Susa, Turin und Venedig.

Für die Ermittlung der Frachtsätze wurden in beiden Verkehrsrichtungen zur Verfügung gestellt: seitens der russischen Verwaltungen die Taxen des allgemeinen russischen Eisenbahn-Gütertarifes (Gruppentarif), für die österreichischen Strecken die im österreichisch-ungarisch-russischen Eisenbahnverbande für den Verkehr in der Richtung nach Russland bewilligten Schnittsätze, und für die italienischen Strecken die in den internationalen Verkehren zugestandenen Taxen mit einzelnen Ermassigungen. (Osteuropäische Tarifrundschau 1899, Nr. 17 p. 141.)

Wertverhältnis der Währungen.

Oesterreich und Ungarn. Für den Monat Mai beträgt das Aufgeld bei Zollzahlungen in Silber 20 %.

Bibliographie.

Ecole de chemins de fer à Vienne. Le club des employés des chemins de fer autrichiens a préparé un projet de statut portant organisation d'une académie des chemins de fer à Vienne et l'a soumis au ministre des chemins de fer. Nous apprenons par l'exposé des motifs de ce projet qu'il existe à Vienne déjà depuis 1882 une école technique des chemins de fer où, en deux années, on enseigne la technologie des chemins de fer, la géographie au point de vue du trafic, la connaissance des marchandises, la tenue des livres, la législation des chemins de fer, la statistique du mouvement, les prescriptions douanières, l'économie politique, l'étude des tarifs et l'électro-technique. Les dépenses de cette école sont supportées par les chemins de fer aboutissant à Vienne: en 1898/99, le cour inférieur comptait 96 auditeurs, le supérieur 78, pour la plupart employés de bureaux et auxiliaires, qui, après avoir satisfait aux examens, attendent leur titularisation comme employés permanents.

Bücherschau.

Eisenbahnschule in Wien. Vom Klub der österreichischen Eisenbahnbeamten ist der Entwurf eines Organisationsstatuts für eine Eisenbahnakademie in Wien ausgearbeitet und dem Eisenbahnminister vorgelegt worden. Dem Motivenbericht zu diesem Entwurf entnehmen wir, dass in Wien schon seit 1882 eine Eisenbahnfachschule besteht, an welcher in zwei Jahreskursen Eisenbahntechnologie, Verkehrsgeographie, Warenkunde und Buchhaltung, dann Eisenbahnrecht, Verkehrsstatistik, Zollvorschriften, Nationalökonomie, Tariflehre und Elektrotechnik gelehrt werden. Die Kosten dieser Schule werden von den in Wien einmündenden Eisenbahnen getragen: im Jahre 1898/99 zählte sie im niedern Kurse 96, im höhern 78 Hörer, zumeist Kanzlei- und Hülfsbeamte, welche nach gut abgelegter Prüfung die Anwartschaft auf eine Anstellung als vollgültige Beamte erwerben.

Le nouvel établissement, en raison du but un peu plus élevé qu'il poursuit, comprendra quatre années de scolarité. Indépendamment des matières professées dans l'école actuelle des chemins de fer, le programme prévoit l'histoire générale et celle des échanges, l'arithmétique et la géométrie, la physique, la sténographie, la calligraphie, la télégraphie et les signaux, le droit, la correspondance commerciale, le service du trafic, celui du transport, de la comptabilité, l'orographie, les levés topographiques, ainsi que des exercices pratiques dans un bureau modèle: une importance toute particulière doit être donnée à l'étude des langues du pays (allemand, tchèque, polonais, italien).

En somme, l'enseignement a pour but spécial de donner une instruction générale et technique qui, d'une part, confère le droit de servir comme volontaire d'un an et, d'autre part, constitue une préparation suffisante aux emplois moyens des chemins de fer. La condition préliminaire d'admission en première année est d'avoir fréquenté auparavant une école secondaire inférieure (Untermittelschule) ou tout autre établissement similaire.

L'exposé des motifs cite également les écoles analogues déjà existantes dans d'autres pays:

1° En Hongrie, où il existe une école de chemins de fer depuis 1887. L'admission dans cette école a lieu après l'achèvement régulier des études dans un gymnase supérieur, ou dans une école supérieure d'enseignement moderne ou dans tout autre établissement similaire; le programme à remplir est assez analogue à celui que l'on a adopté pour l'académie autrichienne des chemins de fer.

2° En Suisse, où une école des chemins de fer constitue une des divisions de l'école technique de la suisse occidentale à Bienne (comp. B. 1895 p. 110, 1898 p. 285) et où une institution analogue est projetée à St-Gall comme section de l'académie commerciale.

3° En Italie (écoles à Rome, Florence et Naples pour former des employés pour le service des stations et des bureaux d'expédition).

4° En France (cours des chemins de fer professé à l'école centrale des arts et manufactures).

5° En Prusse (conférences sur la science des chemins de fer dans les universités de Berlin,

Die neue Anstalt soll entsprechend dem etwas höher gesteckten Ziel vier Jahreskurse umfassen. Neben den in der gegenwärtigen Eisenbahnschule gelehrten Fächern wird im Lehrplan allgemeine und Verkehrsgeschichte, Arithmetik und Geometrie, Naturlehre, Stenographie, Kalligraphie, Telegraphen- und Signalwesen, Rechtskunde, kaufmännische Korrespondenz, Verkehrsdienst, Transportdienst, Rechnungsdienst, Bergeskunde, Situationszeichnen, ferner praktische Übungen in einem Musterbureau vorgesehen und soll vor allem aus dem Studium der Landessprachen (deutsch, böhmisch, polnisch, italienisch) weitgehende Rücksicht getragen werden.

Im ganzen ist das Lehrziel dahin präcisiert, dass eine solche allgemeine und fachliche Ausbildung erreicht werde, durch welche einerseits das Recht zum Einjährig-Freiwilligendienste erworben werden kann und anderseits eine genügende Ausbildung für den mittleren Eisenbahndienst erreicht wird. Vorbedingung der Aufnahme in den ersten Jahreskurs ist der vorausgegangene Besuch einer Unter-Mittelschule oder gleichwertigen Anstalt.

Im Motivenbericht ist auch auf die anderwärts bereits bestehenden Lehranstalten ähnlicher Art hingewiesen:

1. In Ungarn, wo seit 1887 eine Eisenbahnschule besteht. Die Aufnahme in diese Schule erfolgt auf Grund ordentlich absolvierter Studien an einem Obergymnasium oder an einer Oberrealschule oder einer andern gleichwertigen Anstalt; der zu behandelnde Lehrstoff ist dem für die österreichische Eisenbahn-Akademie in Aussicht genommenen ziemlich analog.

2. In der Schweiz, wo eine Eisenbahnschule unter die Abteilungen des westschweizerischen Technikums in Biel (zu vergl. Z. 1895 S. 113, 1898 S. 285) aufgenommen wurde (und eine ähnliche Institution in St. Gallen als Bestandteil der dortigen Handels-Akademie in Aussicht genommen ist).

3. In Italien (Schulen in Rom, Florenz und Neapel zur Heranbildung von Stations- und Expeditionsbeamten).

4. In Frankreich (Eisenbahnkurs der Ecole centrale des arts et manufactures).

5. In Preussen (Eisenbahnfachwissenschaftliche Vorlesungen auf den Universitäten zu Berlin, Breslau

Digitized by Google

Breslau et Bonn et leçons spéciales pour la préparation des aspirants aux emplois subalternes dans les gares qui comprennent un nombreux personnel).

6° En Saxe également a été fondée une école pour former des employés pour le service des bureaux d'expédition et des gares.

7° En Russie, dans les différentes villes de l'empire, 34 écoles de chemins de fer qui sont tantôt entretenues, tantôt subventionnées par l'Etat. Elles se proposent de dresser pour le service subalterne des employés techniques des chemins de fer, tels que mécaniciens, chefs d'équipes, télégraphistes et agents du service actif dans les gares, enfin,

8° En Roumanie, l'école des chemins de fer fondée par l'Etat à Bucarest, d'où sortent les employés pour le service du trafic et pour le service commercial.

Handels-Akademie et Verkehrsschule à St-Gall. D'après le programme que nous venons de recevoir, la Verkehrsschule comprend, outre une première division pour les postes, télégraphes, téléphones et douanes, une seconde division pour les *chemins de fer*. Cette dernière a pour but de donner aux élèves une instruction générale et des connaissances spéciales, les rendant aptes à occuper des emplois dans l'administration centrale, ainsi que dans le service des stations et celui des expéditions. L'enseignement technique est donné par des maitres qui ont acquis une grande expérience dans le service des chemins de fer; une collection de modèles de travaux publics, des excursions et la visite de localités appropriées complètent cet enseignement.

Les cours sont répartis en deux années; l'âge minimum d'admission en première année est de 14 ans ½, à la condition de présenter un certificat satisfaisant de sortie de la IIe classe d'une école d'enseignement moderne, d'une école secondaire ou de tout autre établissement d'instruction similaire. Dans le programme des cours d'instruction générale, l'enseignement des trois langues nationales et de l'anglais occupe le premier rang: puis viennent la géographie, l'arithmétique, la physique, le dessin, la calligraphie, la connaissance des marchandises et la gymnastique: les diverses branches du service des

und Bonn, und besondere Instruktionsstunden zum Zwecke der Vorbildung von Aspiranten auf Subalternbeamtenstellen in jenen Stationen, in welchen eine grössere Anzahl Personal vereinigt ist).

6. In Sachsen ist ebenfalls zur Heranbildung von Expeditions- und Stationsbeamten eine Schule gegründet worden.

7. In Russland, in den verschiedenen Städten des Reichs, 34 Eisenbahnschulen, die vom Staat teils unterhalten und teils subventioniert sind. Lehrzweck: die Erziehung von Eisenbahntechnikern für den niederen Dienst, wie Lokomotivführer, Bahnmeister, Telegraphisten und Verkehrsbeamten in den Stationen, und endlich

8. in Rumänien die von der Staatsverwaltung gegründete Eisenbahnschule in Bukarest, aus welcher die Beamten für den Verkehrs- und den kommerziellen Dienst hervorgehen.

Handelsakademie und Verkehrsschule in St. Gallen. Laut dem uns soeben zugegangenen Programm wird die Verkehrsschule neben einer ersten Abteilung für Post, Telegraph, Telephon und Zollwesen eine zweite Abteilung für *Eisenbahnwesen* erhalten. Die Aufgabe dieser Abteilung ist, durch allgemeine Schulbildung und specielle Fachbildung angehende Beamte der Centralverwaltung, sowie des Stations- und Expeditionsdienstes zu erziehen. Die Fachbildung wird von Lehrern erteilt, die längere Erfahrungen im Eisenbahndienst hinter sich haben, und soll durch eine Lehr-Modellsammlung, Übungen, Exkursionen und den Besuch entsprechender Lokalitäten unterstützt werden.

Die Schule wird zwei Jahreskurse haben. Als Minimalalter für die Aufnahme in den ersten Kurs ist das Alter von 14½ Jahren und als Bedingung ein befriedigend lautendes Zeugnis über den Besuch der II. Klasse einer Real- oder Sekundarschule oder einer entsprechenden andern Lehranstalt vorgeschrieben. Im Lehrplan für allgemeine Bildung nehmen die drei Landessprachen, sowie der Unterricht in der englischen Sprache den ersten Rang ein; dann folgen Geographie, Arithmetik, Physik, Zeichnen, Kalligraphie, Warenkunde und Turnen. Die besonderen Disciplinen des Eisenbahndienstes

Digitized by Google

chemins de fer rentrent dans l'enseignement technique et comprennent les installations des chemins de fer, les procédés d'exploitation, le service des expéditions, des gares et de la traction, les signaux et les tarifs, la législation des chemins de fer et les secours à donner en cas d'accident.

Cette institution a été fondée par le canton de St-Gall, avec l'appui du bureau de la chambre de commerce de cette ville, et elle reçoit une subvention de la Confédération.

Réformes en matière de tarifs, expéditions et décomptes des chemins de fer.

M. *Fischer*, sous-chef de gare à Karlsruhe (Haute-Silésie), nous a soumis une série de propositions détaillées en vue de provoquer une réforme en matière de tarifs, expéditions et décomptes des chemins de fer. Il préconise notamment l'établissement de tarifs des marchandises d'après le système des zones, le remplacement du formulaire actuel de la lettre de voiture par un nouveau formulaire et la simplification des écritures pour les bureaux d'expédition des marchandises et des décomptes. En ce qui concerne le tarif par zones, M. Fischer propose de diviser un réseau donné en un certain nombre de zones, calculées à vol d'oiseau. Pour rendre son projet plus compréhensible, il a esquissé une carte munie d'un appareil à mesurer les zones, de son invention, et qui permet de calculer la distance d'un endroit donné à chacune des stations d'une zone du réseau, et d'établir par conséquent la taxe de la zone.

Le nouveau formulaire de la lettre de voiture, dont une partie sert d'avis et peut à cet effet être enlevée pour être transmise au destinataire, doit, dans l'idée de M. Fischer, pouvoir être utilisé aussi comme bulletin d'expédition et servir également, en y annexant des copies et en remplissant les différentes rubriques, de déclaration douanière et de bulletin pour la statistique.

Quant à ses propositions tendant à la simplification des écritures et de la comptabilité, M. Fischer se réserve de les soumettre à un examen approfondi de la part d'agents très au courant du service pratique, afin de vérifier si les avantages qu'il

sind dem Fachunterricht zugewiesen und nach Bahnanlage, Betriebsmittel, Expeditions-, Stations- und Zugförderungsdienst, Signal- und Tarifwesen, Eisenbahnrecht und Hülfe bei Unglücksfällen ausgeschieden.

Die Handelsakademie und Verkehrsschule ist ein Unternehmen des Kantons St. Gallen, sowie des kaufmannischen Direktoriums daselbst und wird von der Eidgenossenschaft finanziell unterstützt.

Reformen im Tarif-, Expeditions- und Abrechnungswesen der Eisenbahnen.

Herr *Fischer*, Stations-Assistent in Karlsruhe (Oberschlesien), hat uns eine Reihe von Vorschlagen unterbreitet, die er in ausführlicher Weise zu dem Zwecke formuliert hat, eine Anregung zu Reformen im Tarif-, Expeditions- und Abrechnungswesen der Eisenbahnen zu geben. Insbesondere hat er die Bildung der Gütertarife nach dem Zonensystem, die Ersetzung des gegenwärtigen Frachtbrief-Formulars durch ein neues Formular und die Vereinfachung der Verbuchungen bei den Güterexpeditionen und Güterkassen im Auge. Hinsichtlich des Zonengütertarifs schlägt Herr Fischer die Einteilung eines gegebenen Bahnnetzes in eine Anzahl von Zonen vor, die nach gewissen Grössen zu bestimmen wären. Zur besseren Veranschaulichung des Projekts hat er eine Kartenskizze angefertigt, die mit einem vom Verfasser konstruierten Zonenmesser ausgestattet ist, welcher die Ermittelung der Entfernung nach der Luftlinie von einem gegebenen Orte nach jeder der Stationen einer Zone des Bahnnetzes und damit des Zonenfrachtsatzes für dieselbe gestattet.

Das neue Frachtbrief-Formular, von dem ein Teil als Avis dienen und zu diesem Zweck für den Empfänger abgetrennt werden kann, will Herr Fischer gleichzeitig als Frachtkarte und durch Beifügung von Abschriften nach erfolgter Ausfüllung auch als Deklaration für die Zollbehörde und als statistischen Anmeldeschein benützen.

Bei seinen Vorschlägen für Vereinfachung des Buchungs- und Kassawesens macht Herr Fischer den Vorbehalt der eingehenden Prüfung durch im praktischen Dienste erfahrene Beamte, um festzustellen, ob die von ihm gebotenen Vorteile die

Digitized by Google

preconise justifieront la suppression d'un certain nombre de livres qui doivent être tenus actuellement dans les bureaux d'expédition des marchandises.

Nous ne pouvons entrer dans le détail des innovations proposées, car nous sortirions du cadre assigné à notre bulletin; en les signalant, nous voulons simplement rendre hommage au zèle dont M. Fischer a fait preuve, et reconnaître la somme de travail que renferme son mémoire.

Unterdrückung einer Anzahl von zur Stunde bei den Guterexpeditionen gefuhrten Buchern rechtfertigen können.

Wir können den vorgeschlagenen Neuerungen eine eingehende Besprechung nicht widmen, weil wir dadurch den unserer Zeitschrift zugewiesenen Rahmen überschreiten würden; mit einer kurzen Erwähnung derselben wollen wir jedoch dem regen Eifer und der Schaffenskraft, von welcher die Arbeit Zeugnis ablegt, unsere Anerkennung zollen.

Nouveaux tarifs et suppléments de tarifs pour le transport des marchandises

auquel s'applique la convention internationale.

Transport des houilles de la Haute Silésie en Moravie et en Silésie autrichienne. (A. g.: direction royale à Kattowitz.)

Tarif exceptionnel, valable depuis le 1er avril 1899: pour le transport des houilles, briquettes de houille et cokes des stations du réseau administré par la direction royale à Kattowitz aux stations: 1° des chemins de fer de l'Etat autrichien et des chemins de fer privés exploités par l'Etat (lignes en Moravie et en Silésie); 2° de la Société austro-hongroise des chemins de fer de l'Etat (lignes en Moravie et en Basse Autriche).

Le même tarif du 15 octobre 1897 ainsi que son 1er supplément sont supprimés.

Union Allemande-Russe. (A. g.: direction royale à Bromberg.)

Partie III A du 20 décembre 1894/1er janvier 1895.

Ve supplément, valable depuis le 17 février/1er mars 1899: admission de nouvelles stations et nouvelles taxes pour différentes stations bavaroises — nouvelles taxes pour la grande vitesse pour les colis isolés sur les tronçons situés hors de la Russie — nouveau tarif exceptionnel V pour le transport des véhicules — rectifications au tarif.

VIIIe supplément, valable depuis le 20 mars/1er avril 1899: admission de nouvelles stations et nouvelles taxes pour différentes stations bavaroises — nouvelles taxes pour la grande vitesse et les

Neue Tarife und Tarif-Nachträge für den Eisenbahn-Güterverkehr,

auf welchen das Internationale Uebereinkommen Anwendung findet.

Oberschlesisch-Mährisch-Oesterreichisch-Schlesischer Kohlenverkehr. (G. V.: königl. Eisenbahndirektion in Kattowitz.)

Ausnahmetarif, gültig vom 1. April 1899: für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquettes und Coaks von Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Kattowitz nach Stationen: 1. der k. k. österreichischen Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Mahren und Schlesien); 2. der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (Linien in Mähren und Nieder-Oesterreich).

Der gleichnamige Tarif vom 15. Oktober 1897 nebst Nachtrag I wird hierdurch aufgehoben.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. (G. V.: königl. Eisenbahndirektion in Bromberg.)

Teil III A vom 20. Dezember 1894/1. Januar 1895.

V. Nachtrag, gültig vom 17. Februar/1. März 1899: Aufnahme neuer Stationen und anderweite Frachtsätze für verschiedene bayerische Stationen — anderweite Frachtsätze für Eilgut auf den nichtrussischen Strecken — neuer Ausnahmetarif V für Fahrzeuge — Berichtigungen des Tarifs.

Teil III B vom 20. Dezember 1894/1. Januar 1895.

VIII. Nachtrag, gültig vom 20. März/1. April 1899: Aufnahme neuer Stationen und anderweite Frachtsätze für verschiedene bayerische Stationen — anderweite Frachtsätze für Eilgut und die beiden

Digitized by Google

deux classes des colis isolés sur les tronçons situés hors de la Russie — nouveau tarif exceptionnel 23 pour le transport des colis isolés destinés à l'exportation maritime — extension du tarif exceptionnel 20 pour le transport de pétrole — rectifications au tarif.

Tarif exceptionnel 7ᵃ du 20 décembre 1897/1ᵉʳ janvier 1898.

IIᵉ supplément, valable depuis le 20 janvier/1ᵉʳ février 1899: admission de nouvelles stations — introduction de taxes réduites pour de nouveaux parcours plus directs — nouvelles taxes par des voies détournées — rectifications au tarif.

Tarif exceptionnel 7ᵇ du 1ᵉʳ/13 août 1898.

Iᵉʳ supplément, valable depuis le 20 mars/1ᵉʳ avril 1899: admission de nouvelles stations — additions et rectifications au tarif.

Trafic des marchandises Allemand-Varsovie.

Appendice du 20 octobre/1ᵉʳ novembre 1897 au tarif des marchandises allemand-russe.

IIIᵉ supplément, valable depuis le 17 février/1ᵉʳ mars 1899: modification aux dispositions spéciales — addition à la liste des tarifs exceptionnels pour les tronçons situés hors de la Russie — admission de nouvelles stations dans le barême I A — modifications aux taxes de certaines stations du barême I A — nouvelles taxes au depart du point de soudure à l'ouest pour la grande vitesse et les deux classes des colis isolés — admission de nouvelles stations russes dans le tarif exceptionnel 7 pour le transport de harengs — introduction d'un nouveau tarif exceptionnel 16 pour le transport de véhicules — modification au barême du tarif exceptionnel 17 pour le trafic au départ de Montreux-Vieux-frontière — additions et rectifications au tarif.

IVᵉ supplément, valable depuis le 20 mars/1ᵉʳ avril 1899: admission d'une nouvelle station allemande dans le barême II B — admission nouvelle de stations russes dans le tarif exceptionnel E pour le transport des œufs, jaune d'œufs, etc. — admission de nouvelles stations russes dans le tarif exceptionnel F pour le transport de l'esprit-de-vin — admission de nouvelles stations russes dans le tarif exceptionnel G pour le transport des semences — prescriptions de contrôle pour l'exportation par mer à destination des pays

Stückgutklassen auf den nichtrussischen Strecken — neuer Ausnahmetarif 23 für die Beförderung von Stückgut zur Ausfuhr über See — Erweiterung des Ausnahmetarifs 20 für Petroleum — Berichtigungen des Tarifs.

Ausnahmetarif 7ᵃ vom 20. Dezember 1897/1. Januar 1898.

Nachtrag II, gültig vom 20. Januar/1. Februar 1899: Aufnahme neuer Stationen — Einführung billigerer Frachtsätze über neue kürzere Routen — neue Frachtsätze über Umwegsrouten — Berichtigungen des Tarifs.

Ausnahmetarif 7ᵇ vom 1./13. August 1898.

I. Nachtrag, gültig vom 20. März/1. April 1899: Aufnahme neuer Stationen — Tariferganzungen und Berichtigungen.

Deutsch-Warschauer Güterverkehr.

Anhang vom 20. Oktober/1. November 1897 zu dem Deutsch-Russischen Gütertarif.

III. Nachtrag, gültig vom 17. Februar/1. März 1899: Änderung der besonderen Bestimmungen — Änderung des Verzeichnisses der Ausnahmetarife für die nichtrussischen Strecken — Aufnahme neuer Stationen in die Tariftabelle I A — Änderung von Frachtsätzen einzelner Stationen der Tariftabelle I A — anderweite Frachtsätze ab Schnittpunkt westlich für Eilgut und beide Stückgutklassen — Aufnahme von neuen russischen Stationen in den Ausnahmetarif 7 für Häringe — Einführung eines neuen Ausnahmetarifs 16 für Fahrzeuge — Änderung der Tariftabelle des Ausnahmetarifs 17 für den Verkehr von Alt-Münsterol Grenze — Ergänzungen und Berichtigungen des Tarifs.

IV. Nachtrag, gültig vom 20. März/1. April 1899: Aufnahme einer neuen deutschen Station in die Tariftabelle II B — Neuaufnahme russischer Stationen in den Ausnahmetarif E für Eier, Eigelb u. s. w. — Aufnahme neuer russischer Stationen in den Ausnahmetarif F für Spiritus — Aufnahme neuer russischer Stationen in den Ausnahmetarif G für Sämereien — Kontrollvorschriften für die Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern zu den Ausnahmetarifen E für Eier und 22 für Stückgut — neuer Ausnahmetarif 22 für die

situés hors d'Allemagne, aux conditions des tarifs exceptionnels E pour le transport d'œufs et 22 pour le transport des colis isolés — nouveau tarif exceptionnel 22 pour le transport des colis isolés pour l'exportation par mer à destination des pays situés hors d'Allemagne — modification de taxes de certaines stations du barème II B — nouvelles taxes pour la grande vitesse et les deux classes pour les colis isolés des barèmes II B, III B, IV B et V B.

Beförderung von Stückgütern zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern — Änderung von Frachtsätzen einzelner Stationen der Tariftabelle II B — anderweite Frachtsätze für Eilgut und beide Stückgutklassen in den Tariftabellen II B, III B, IV B und V B.

Tarif de transbordement sur l'Elbe à destination de l'ouest de l'Autriche. (A. g.: direction du chemin de fer du Nord-Ouest autrichien à Vienne.)

IIe partie du 1er novembre 1896.

IIIe supplément, valable depuis le 1er février 1899: addition aux « dispositions spéciales » — suppression de la tarification pour certaines marchandises prévue dans les relations avec Dresde quai de l'Elbe — suppression des taxes des classes par wagons complets C 1 et C 2 — addition aux tarifs par classes — addition aux tarifs exceptionnels par voie d'inscription — addition aux tarifs exceptionnels par voie de restitution — renouvellement des tarifs exceptionnels par voie de restitution — addition au tableau des distances kilométriques — changement de noms de stations — rectifications au tarif.

Elbe-Umschlagstarif für West-Oesterreich. (G. V.: Direktion der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn in Wien.)

Teil II vom 1. November 1896.

Nachtrag III, gültig vom 1. Februar 1899: Ergänzung der « Besonderen Bestimmungen » — Aufhebung der für einzelne Artikel im Verkehre mit Dresden-Elbkai vorgesehenen Tarifierung — Aufhebung der Frachtsätze der Wagenladungsklassen C_1 und C_2 — Ergänzung der Klassenguttarife — Ergänzung der Ausnahmetarife im Kartierungswege — Ergänzung der Ausnahmetarife im Rückvergütungswege — Erneuerung der Ausnahmetarife im Rückvergütungswege — Ergänzung des Kilometerzeigers — Änderung von Stationsbezeichnungen — Berichtigungen des Tarifs.

Trafic des houilles de la Haute Silésie avec la Galicie et la Bucovine. (A. g.: direction du chemin de fer du Nord-Empereur Ferdinand à Vienne.)

Tarif exceptionnel du 1er septembre 1898.

Ier supplément, valable depuis le 1er janvier 1899: nouvelles taxes applicables aux stations du chemin de fer secondaire Halicz-Ostrów-Berezowica — nouvelles taxes pour les stations des chemins de fer de l'Etat autrichien — additions et rectifications au tarif.

Oberschlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina. (G. V.: Direktion der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien.)

Ausnahmetarif vom 1. September 1898.

Nachtrag I, gültig vom 1. Januar 1899: anderweite Frachtsätze nach Stationen der Sekundärbahn Halicz-Ostrów-Berezowika — neue Frachtsätze nach Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen — Ergänzungen und Berichtigungen des Tarifs.

Union des chemins de fer Austro-Hongrois-Français. (A. g.: chemins de fer de l'Etat autrichien à Vienne.)

Ire partie. Division A du 1er janvier 1893.

IIe supplément, valable depuis le 1er février 1899: modification à l'entête du tarif — modification

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. (G. V.: k. k. österreichische Staatsbahnen in Wien.)

Teil I. Abteilung A vom 1. Januar 1893.

Nachtrag II, gültig vom 1. Februar 1899: Änderung des Titelblattes — Änderung des Vorwortes

Digitized by Google

à l'avant-propos — modification et additions aux dispositions réglementaires.

Ire partie. Division B du 1er juin 1890.

IVe supplément, valable depuis le 1er février 1899: modification aux prescriptions de tarif et aux remarques préliminaires à la classification des marchandises.

— Änderungen und Ergänzungen der reglementarischen Bestimmungen.

Teil I. Abteilung B vom 1. Juni 1890.

Nachtrag IV, gültig vom 1. Februar 1899: Änderung der Tarifvorschriften und der Vorbemerkungen zur Güterklassifikation.

Union des chemins de fer Austro-Hongrois-Suisses. (A. g.: chemins de fer de l'Etat autrichien à Vienne.)

IVe partie, 1er livret, valable depuis le 1er février 1899: tarif exceptionnel pour le transport en petite vitesse des bois en billes, bois à brûler, traverses en bois pour chemins de fer, bois d'œuvre et de construction, de plus écorces provenant d'arbres européens par quantités d'au moins 10 000 kg ou payant pour ce poids par wagon employé et par lettre de voiture, entre des stations des chemins de fer i. r. de l'Etat autrichien, de même que des chemins de fer particuliers exploités par l'Etat (lignes dans la Basse et Haute Autriche, en Styrie, en Carinthie, en Carniole, en Salzbourg, en Tyrol et en Vorarlberg) et de la Société des chemins de fer du Sud (lignes autrichiennes, y compris le chemin de fer Vienne-Pottendorf-Wr. Neustadt), d'une part, et Bregenz transit, Buchs transit, St-Margrethen transit et Lindau transit, ainsi que des stations des chemins de fer de l'Union suisse (y compris les lignes du Toggenbourg et de Wald à Rüti), du Nord-Est suisse (y compris la ligne du Bœtzberg), du Sud-Est suisse, du Gothard, du chemin de fer suisse du Seethal, du Central suisse (y compris le chemin de fer du Sud de l'Argovie), de la Vallée de l'Emme, du Jura-Simplon (y compris le chemin de fer de Bulle à Romont et le chemin de fer du Bœdeli) et du Jura Neuchâtelois, d'autre part.

Les taxes contenues dans le présent tarif pour Bâle, Constance, Schaffhouse et Singen, stations des chemins de fer du Nord-Est suisse, soit du Bœtzberg, sont aussi applicables au trafic avec les stations des chemins de fer grand-ducaux de l'Etat de Bade, portant le même nom.

Ce tarif annule et remplace le livret 1 de même dénomination du 1er juin 1894, ainsi que ses suppléments et son appendice.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (G. V.: k. k. österreichische Staatsbahnen in Wien.)

Teil IV, Heft 1, gültig vom 1. Februar 1899: Ausnahmetarif für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Stammholz, Brennholz, Eisenbahnschwellen, Bau- und Nutzholz, ferner von Borke (Rinde) bei Aufgabe von mindestens 10 000 Kilogramm oder Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Frachtbrief und Wagen zwischen Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Krain, Kärnten, Salzburg, Tirol und Vorarlberg), dann der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österreichische Linien, einschliesslich der Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn) einerseits und Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit, sowie Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen (einschliesslich der Toggenburger Bahn und der Wald-Rüti-Bahn), der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzberg-Bahn), der Schweizerischen Südostbahn), der Gotthardbahn, der Schweizerischen Seethalbahn, der Schweizerischen Centralbahn (einschliesslich der Aargauischen Südbahn) der Emmenthalbahn, der Jura-Simplon-Bahn (einschliesslich der Bulle-Romont-Bahn und der Bödelibahn) und der Neuenburger Jurabahn andererseits.

Die in diesem Tarife enthaltenen Frachtsätze für Basel, Konstanz, Schaffhausen und Singen, Stationen der schweizerischen Nordostbahn, beziehungsweise Bötzbergbahn, gelten auch für die gleichnamigen Stationen der grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen.

Durch obigen Tarif wird das gleichnamige Heft 1 vom 1. Juni 1894 samt Anhang und Nachträgen aufgehoben und ersetzt.

Tarif Belge-Rhénan-Westphalien. (Publié par l'administration des chemins de fer de l'Etat belge, à Bruxelles.)

Fascicule I du 1er juin 1890.

19e supplément, valable depuis le 1er février 1899: addition au tableau des stations allemandes non ouvertes à toutes les catégories de transports — modifications au tableau d'assimilation — changement de noms de stations — addition à l'explication des renvois et des signes abréviatifs.

Fascicule IIB du 1er juin 1890.

21e supplément, valable depuis le 1er février 1899: nouveaux prix de transport à grande vitesse ou à petite vitesse, par charges incomplètes, de ou vers les stations de Bingerbrück, Birkenfeld-Neubrücke, Bonn, Clèves, Cobern, Coblence (Rhin), Cochem, Cologne (grande vitesse) et Cologne (Géréon), Cologne-Longerich, Ehrang, Elten, Ensdorf, Euskirchen, Gerolstein, Hanweiler, Harff, Kirn, Kreuznach, Louisenthal, Merzig, Oberstein, Perl, Philippsheim, Staudernheim et Wengerohr — modification des taxes pour Crefeld, Dalheim, Kaldenkirchen, Karthaus, Kempen, Lengeler, Rheydt, Viersen et Wilwerdingen — nouveau tarif exceptionnel n° 34 pour le transport de moellons bruts — modification des taxes additionnelles à percevoir pour les transports à grande vitesse ou à petite vitesse par charges incomplètes de ou vers les stations allemandes non reprises aux tableaux des prix de transport directs — différentes modifications et additions.

Fascicule IIIB du 1er juin 1890.

19e supplément, valable depuis le 1er février 1899: nouveaux prix de transport à grande vitesse ou à petite vitesse, par charges incomplètes — modification aux taxes additionnelles à percevoir pour les transports à grande vitesse ou à petite vitesse, par charges incomplètes, de ou vers les stations allemandes non reprises aux tableaux des prix directs — différentes additions et modifications.

Fascicule IVB du 1er juin 1890.

19e supplément, valable depuis le 1er février 1899: nouveaux prix de transport à grande vitesse ou à petite vitesse, par charges incomplètes — modifications aux taxes additionnelles à percevoir

Belgisch-Rheinisch-Westfälischer Tarif. (Veröffentlicht durch die Verwaltung der belgischen Staatseisenbahnen in Brüssel.)

Heft I vom 1. Juni 1890.

19. Nachtrag, gültig vom 1. Februar 1899: Ergänzung des Verzeichnisses der deutschen Stationen, welche nicht für alle Transportkategorien eröffnet sind — Änderungen der Assimilationstabelle — Änderung von Stationsbenennungen — Ergänzung der Zeichenerklärungen und Abkürzungen.

Heft IIB vom 1. Juni 1890.

21. Nachtrag, gültig vom 1. Februar 1899: neue Frachtsätze für die eil- oder frachtgutmässige Beförderung in Einzelsendungen von oder nach den Stationen Bingerbrück, Birkenfeld-Neubrücke, Bonn, Cleve, Cobern, Koblenz (Rhein), Cochem, Köln (Eilgut) und Köln (Gereon), Köln-Longerich, Ehrang, Elten, Ensdorf, Euskirchen, Gerolstein, Hanweiler Harff, Kirn, Kreuznach, Luisenthal, Merzig, Oberstein, Perl, Philippsheim, Staudernheim und Wengerohr — Änderung der Taxen für Crefeld, Dalheim Kaldenkirchen, Karthaus, Kempen, Lengeler, Rheydt, Viersen und Wilwerdingen — neuer Ausnahmetarif Nr. 34 für die Beförderung von rohen Bruchsteinen — Änderung der zusätzlichen Taxen für die eilgutmässige oder frachtgutmässige Beförderung von Einzelstücksendungen von oder nach den deutschen Stationen, welche nicht im Verzeichnis der direkten Transportpreise enthalten sind — verschiedene Änderungen und Ergänzungen.

Heft IIIB vom 1. Juni 1890.

19. Nachtrag, gültig vom 1. Februar 1899: neue Frachtsätze für die eil- und frachtgutmässige Beförderung in Einzelsendungen — Änderung der zusätzlichen Taxen für die eil- und frachtgutmässige Beförderung in Einzelsendungen von oder nach den deutschen Stationen, welche im Verzeichnis der direkten Frachtsätze nicht enthalten sind — verschiedene Ergänzungen und Änderungen.

Heft IVB vom 1. Juni 1890.

19. Nachtrag, gültig vom 1. Februar 1899: neue Frachtsätze für die eil- und frachtgutmässige Beförderung in Einzelsendungen — Änderung der zusätzlichen Taxen für die eil- und frachtgut-

Digitized by Google

pour les transports à grande vitesse ou à petite vitesse, par charges incomplètes, de ou vers les stations allemandes non reprises aux tableaux des prix directs différentes additions et modifications.

Tarif Belge-Allemand du 1er août 1891. (Publié par l'administration des chemins de fer de l'Etat belge à Bruxelles.)

21e supplément, valable depuis le 1er avril 1899: nouveaux prix de transport à grande vitesse ou à petite vitesse, par charges incomplètes modifications aux prix du tarif exceptionnel n° 5 — modification au tableau des taxes additionnelles — nouveaux tarifs exceptionnels n° 27 pour le transport des verres de lampes (emballés ou non), n° 29 pour le transport des fruits frais (fruits à pépins ou à noyaux), n° 30 pour le transport des laines, n° 31 pour le transport de la terre réfractaire (plastique) — différentes additions et modifications.

Trafic Belge-Sud-Ouest Allemand. (Publié par l'administration des chemins de fer de l'Etat belge à Bruxelles.)

Tarif exceptionnel, valable depuis le 1er décembre 1898: pour le transport des houilles, cokes et briquettes de charbon par wagons complets de 10 000 kilogrammes ou payant pour ce poids des stations belges et de Terneuzen à destination de Bâle (gare du Central suisse), station des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine et du Jura-Simplon, de Bâle (gare badoise) et de Delle (transit).

Ce tarif annule les prescriptions et les taxes applicables au trafic avec Bâle et avec Delle (transit) qui figurent dans les tarifs pour le transport des houilles, cokes et briquettes de charbon de la Belgique vers l'Alsace-Lorraine du 1er février 1891 et de la Belgique vers le Grand-Duché de Bade du 1er juin 1896 (édition de l'Etat belge et édition de l'ancien chemin de fer Grand Central belge).

Trafic des marchandises entre l'Autriche-Hongrie, d'une part, l'Allemagne, le Grand-Duché de Luxembourg, la Belgique et les Pays-Bas, d'autre part. (Publié par l'administration des chemins de fer de l'Etat belge à Bruxelles.)

massige Beförderung in Einzelsendungen von oder nach den deutschen Stationen, welche im Verzeichnis der direkten Frachtsätze nicht enthalten sind — verschiedene Ergänzungen und Änderungen.

Belgisch-Deutscher Tarif vom 1. August 1891. (Veröffentlicht durch die Verwaltung der Belgischen Staatseisenbahnen in Brüssel.)

21. Nachtrag, gültig vom 1. April 1899: neue Frachtsätze für die eil- oder frachtgutmässige Beförderung in Einzelsendungen — Änderungen der Transportpreise des Ausnahmetarifs Nr. 5 — Änderung der Zuschlagstaxen — neue Ausnahmetarife Nr. 27 für die Beförderung von Lampengläsern (verpackt oder unverpackt), Nr. 29 für die Beförderung von frischen Früchten (Kern- oder Steinobst), Nr. 30 für die Beförderung von Wolle, Nr. 31 für die Beförderung von feuerfester Erde (Modellier-) — verschiedene Ergänzungen und Änderungen.

Belgisch-Südwestdeutscher Verkehr. (Veröffentlicht durch die Verwaltung der belgischen Staatseisenbahnen in Brüssel.)

Ausnahmetarif, gültig vom 1. Dezember 1898: für die Beförderung von Steinkohlen, Coaks und Kohlenbriquettes in ganzen Wagenladungen von 10 000 kg oder hierfür zahlend von belgischen Stationen und Terneuzen nach Basel (Centralbahnhof), Station der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Jura-Simplon-Bahn, Basel (badischer Bahnhof) und Delle (transit).

Durch diesen Tarif werden die Vorschriften und Taxen für den Verkehr mit Basel und Delle (transit) in den Tarifen für die Beförderung von Steinkohlen, Coaks und Steinkohlenbriquettes von Belgien nach Elsass-Lothringen vom 1. Februar 1891 und von Belgien nach dem Grossherzogtum Baden vom 1. Juni 1896 (Ausgabe der belgischen Staatsbahnen und Ausgabe der frühern Grossen belgischen Centralbahn) aufgehoben.

Gütertarif zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden anderseits. (Veröffentlicht durch die Verwaltung der belgischen Staatseisenbahnen in Brüssel.)

Digitized by Google

Ier partie. Fascicule B, valable depuis le 1er janvier 1899: prescriptions générales concernant l'application des tarifs — classification des marchandises — nomenclature par ordre alphabétique en langue française et en langue allemande, des termes employés dans la classification — tarif des frais accessoires.

Le présent fascicule B annule et remplace celui du 1er février 1894 ainsi que ses suppléments.

IIe partie. Fascicule 1 du 1er avril 1895.

8e supplément, valable depuis le 1er janvier 1899: additions et modifications au tarif.

Trafic Néerlandais-Allemand. (Publié par la Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'Etat néerlandais et la Compagnie du Central néerlandais.)

Tarif pour le transport des marchandises en trafic international limitrophe.

IIe partie du 15 octobre 1892.

Xe supplément, valable depuis le 1er janvier 1899: admission de nouvelles stations, situées sur territoire néerlandais, dans le trafic direct ainsi que introduction de taxes pour la grande vitesse et la petite vitesse par colis isolés pour les stations de Vierverlaten et Windesheim — addition à l'avant-propos — modification aux prescriptions spéciales du tarif — modifications et additions à la nomenclature des marchandises, transportées aux conditions des tarifs exceptionnels — changement du nom de la station de Soest-Soesterberg — additions et rectifications au tarif.

Trafic Néerlandais — chemin de fer du district de Bentheim. (Publié par la Compagnie du chemin de fer Hollandais à Amsterdam.)

Tarif pour le transport des marchandises. IIe partie du 1er janvier 1897.

Ier supplément, valable depuis le 1er mai 1899: modification des taxes des tarifs par classes et des tarifs exceptionnels — admission des haltes de Bobeldijk et Stroe et d'Obdam, station du chemin de fer Hollandais, ainsi que d'Hestrup, station du chemin de fer du district de Bentheim — taxes des classes générales par wagons complets en trafic avec Arkel — modifications aux dispositions spéciales — additions et recti-

Teil I. Heft B, gültig vom 1. Januar 1899: allgemeine Vorschriften über die Anwendung der Tarife — Güterklassifikation — alphabetisches Warenverzeichnis zur Güterklassifikation in französischer und deutscher Sprache — Nebengebührentarif.

Durch das gegenwärtige Heft B werden dasjenige vom 1. Februar 1894, sowie die Nachträge hierzu aufgehoben und ersetzt.

Teil II. Heft 1 vom 1. April 1895.

8. Nachtrag, gültig vom 1. Januar 1899: Ergänzungen und Änderungen zum Tarif.

Niederländisch-Deutscher Verkehr. (Veröffentlicht durch die Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen und die Niederländische Central-Eisenbahn-Gesellschaft.)

Gütertarif für den internationalen Lokalverkehr.

Teil II vom 15. Oktober 1892.

Nachtrag X, gültig vom 1. Januar 1899: Einbeziehung neuer auf niederländischem Gebiete gelegenen Stationen in den direkten Verkehr, sowie Einführung von Eil- und Stückgutsätzen für die Stationen Vierverlaten und Windesheim — Ergänzung des Vorwortes — Änderung der besonderen Bestimmungen — Änderung der besonderen Tarifvorschriften — Änderungen und Ergänzungen des Verzeichnisses der nach Ausnahmetarifen zu befördernden Güter — Änderung des Stationsnamens Soest-Soesterberg — Ergänzungen und Berichtigungen des Tarifs.

Niederländisch-Bentheimer Kreis-Bahn Güterverkehr. (Veröffentlicht durch die holländische Eisenbahngesellschaft in Amsterdam.)

Gütertarif Teil II vom 1. Januar 1897.

Nachtrag I, gültig vom 1. Mai 1899: Änderung von Frachtsatzen der Klassen- und Ausnahmetarife — Aufnahme der Haltestellen Bobeldijk und Stroe und der Station Obdam der holländischen Eisenbahn, sowie der Station Hestrup der Bentheimer Kreisbahn — Frachtsätze der allgemeinen Wagenladungsklassen im Verkehr mit Arkel — Änderung der besonderen Bestimmungen — Ergänzungen und Berichtigungen

Digitized by Google

fications à la nomenclature des marchandises à transporter aux prix et conditions de tarifs exceptionnels — changement de noms de stations — additions et rectifications au tarif.

Service commun Italien-Allemand. (Edition italienne, publiée par la direction générale des chemins de fer italiens de la Méditerranée à Milan.)

Tarifs pour le transport direct des marchandises entre l'Italie et l'Allemagne.

2e supplément, valable depuis le 1er avril 1899: différentes modifications et additions au tarif.

des Warenverzeichnisses der nach Ausnahmetarifen zu befördernden Güter — Änderung von Stationsnamen — Ergänzungen und Berichtigungen des Tarifs.

Italienisch-Deutscher Verkehr. (Italienische Ausgabe, veröffentlicht durch die Generaldirektion der italienischen Mittelmeerbahn in Mailand.)

Gütertarif zwischen Italien und Deutschland.

2. Nachtrag, gültig vom 1. April 1899: verschiedene Änderungen und Ergänzungen des Tarifs.

Statistique.

Les chemins de fer des Pays-Bas en 1897.

Nous extrayons les données ci-dessous de la statistique des chemins de fer et tramways des Pays-Bas (Statistiek van het vervoer op de spoorwegen en tramwegen), publiée par le ministère du Waterstaat, du commerce et de l'industrie à La Haye.

La longueur moyenne du réseau figurant dans ladite statistique, était de 3771 km en 1897: à la fin de l'année, sur une longueur totale de 3773 km exploitée pour le trafic des marchandises, 3748 km servaient également au transport des voyageurs: les lignes à une voie avaient une longueur de 2666 km et celles à deux voies, 1092 km; le nombre de stations et haltes s'élevait à 711.

Les indications relatives aux différentes compagnies formant l'objet de la statistique sont mentionnées pour 1897 dans chacun des tableaux ci-dessous: nous avons cru utile d'y faire figurer également l'état successif du réseau pour la période 1888/96; ces tableaux permettent ainsi d'établir une comparaison entre les chiffres des 10 années, et ils contiennent en outre, données en pour cent, les augmentations et diminutions survenues pour 1897 par rapport à 1888.

Statistische Nachrichten.

Die niederländischen Eisenbahnen im Jahre 1897.

Die nachstehenden Angaben sind der Statistik der Eisenbahnen und Tramways der Niederlande (Statistiek van het vervoer op de spoorwegen en tramwegen), veröffentlicht vom Ministerium für Wasserbauten, Handel und Industrie im Haag, entnommen.

Die mittlere Länge des in dieser Statistik behandelten Netzes betrug 3771 km im Jahre 1897: am Ende des Jahres waren im ganzen 3773 km für den Güterverkehr, davon 3748 km auch für den Personenverkehr eröffnet: die eingleisigen Strecken hatten eine Länge von 2666 km und die doppelgleisigen eine solche von 1092 km: die Anzahl der Stationen und Haltestellen betrug 711.

Die auf die verschiedenen Gesellschaften, die in der Statistik figurieren, bezüglichen Angaben sind für das Jahr 1897 in den nachfolgenden Tabellen enthalten; wir haben es für nützlich erachtet, auch die Zahlen für den Zeitabschnitt 1888/96 einzustellen, um aus diesen Tabellen eine Vergleichung zwischen den Ziffern der 10 Jahre zu ermöglichen. Sie geben ausserdem in Prozenten die Vermehrungen und Verminderungen für 1897 im Vergleich zu 1888.

Digitized by Google

N°	Désignation des chemins de fer	Longueur moyenne exploitée pendant l'année *Betriebslänge im Jahresdurchschnitt*	Longueur exploitée à la fin de l'année *Betriebslänge am Ende des Jahres* — pour le service des voyageurs *für den Personenverkehr*	pour le service des marchandises *für den Güterverkehr*	Longueur des lignes *Bahnlänge* — à une voie *eingleisig*	à deux voies *doppelgleisig*	Stations et haltes *Stationen und Haltestellen*	*Bezeichnung der Eisenbahnen*	N°
		km	km	km	km	km	Nombre *Anzahl*		
1	Comp. pr. l'expl. des ch. de f. de l'Etat néerlandais . . .	1 582	1 582	1 582	1 010	572	285	Ges. für den Betrieb von Niederländ. Staatseisenbahnen. .	1
2	Chemin de fer Hollandais. .	1 275	1 275	1 275	846	406	219	Holländ. Eisenb.-Gesellschaft.	2
3	Ch. de f. Central néerlandais	102	101	103	78	24	14	Niederl. Central Eisenb.-Ges.	3
4	Brabant septentrional allemand	101	101	103	101		19	Nord Brabant-Deutsche E.-G.	4
5	Grand Central belge . . .	615	594	615	554	61	141	Grosse belg. Central Eisenb.	5
6	Liège à Maestricht	29	29	29		29	17	Lüttich-Maestricht.	6
7	Malines à Terneuzen . . .	67	67	67	67		16	Mecheln-Terneuzen	7
	Ensemble 1897 . . .	3 771	3 748	3 773	2 666	1 092	711	Zusammen 1897.	
	1896 . . .	3 749	3 748	3 773	2 671	1 082	711	» 1896.	
	1895 . . .	3 721	3 703	3 727	2 662	1 063	701	» 1895.	
	1894 . . .	3 689	3 676	3 700	2 659	1 039	713	» 1894.	
	1893 . . .	3 663	3 672	3 696	2 646	1 047	688	» 1893.	
	1892 . . .	3 633	3 634	3 658	2 608	1 047	674	» 1892.	
	1891 . . .	3 538	3 533	3 558	2 614	960	656	» 1891.	
	1890 . . .	3 143	3 224	3 249	2 412	834	584	» 1890.	
	1889 . .	3 346	3 328	3 359	2 507	848	639	» 1889.	
	1888 . . .	3 255	3 267	3 291	2 438	850	642	» 1888.	
	Différ. entre 1897 et 1888. %	+ 15,85	+ 14,72	+ 14,61	+ 8,91	+ 28,47	+ 10,75	% *Differenz 1897 gegen 1888.*	

Au 31 décembre 1897, le matériel roulant se composait de: 1052 locomotives (0,28 par km) avec 801 tenders indépendants (0,21 par km) 2585 voitures à voyageurs (0,69 par km) offrant 112 469 places et 20 630 wagons à marchandises et à bestiaux (5,47 par km): le parcours interne des locomotives, y compris les locomotives étrangères, a été de 33 330 701 kilomètres-train: le parcours interne des voitures à voyageurs, y compris les voitures à voyageurs étrangères, de 192 729 946 kilomètres-essieu et celui des wagons à marchandises, y compris les wagons étrangers, de 482 954 935 kilomètres-essieu.

Am 31. Dezember 1897 bestand das Rollmaterial aus: 1052 Lokomotiven (0,28 per km) mit 801 eigenen Tendern (0,21 per km), 2585 Personenwagen (0,69 per km) mit 112 469 Plätzen und 20 630 Güter- und Viehwagen (5,47 per km). Die Leistung der Lokomotiven, einschliesslich der fremden Lokomotiven auf den eigenen Linien, betrug 33 330 701 Zugkilometer: die Leistung der Personenwagen, einschliesslich der fremden Personenwagen auf den eigenen Linien, 192 729 946 Achskilometer und die der Güterwagen, einschliesslich der fremden Güterwagen, 482 954 935 Achskilometer.

N°	Désignation des chemins de fer	Locomotives *Lokomotiven* total *im ganzen*	Locomotives par km *pro km*	Tenders *Tender* total *im ganzen*	Tenders par km *pro km*	Voitures à voyageurs *Personenwagen* total *im ganzen*	Voitures à voyageurs par km *pro km*	Voitures à voyageurs nombre de places *Anzahl der Plätze*	Wagons à marchandises *Güterwagen* total *im ganzen*	Wagons à marchandises par km *pro km*	Parcours interne du matériel roulant, y compris le matériel étranger. *Auf den eigenen Betriebsstrecken sind geleistet worden (fremde Fahrbetriebsmittel inbegriffen).* Locomotives *von den Lokomotiven*	Parcours interne: voitures à voyageurs *von den Personenwagen*	Parcours interne: wagons à marchandises *von den Güterwagen*	Bezeichnung der Eisenbahnen	N°
		nombre *Anzahl*	nombre *Anzahl*	nombre *Anzahl*	nombre *Anzahl*	nombre *Anzahl*		total *im ganzen*			1000 trains km *1000 Zug km*	1000 kilomètres-essieu *1000 Achs-Kilometer*			
1	E. néerl.	452	0,29	387	0,24	1 170	0,74	52 672	8 375	5,29	15 989	136 300	324 724	Nied. St. B.	1
2	Ch. Holl.	322	0,26	237	0,15	858	0,54	35 561	4 064	2,57	10 960	36 230	82 942	Holl. E. B.	2
3	Centr. n.	29	0,28	15	0,15	50	0,49	2 521	185	1,80	968	3 125	6 474	Nied. C.E.B	3
4	Br. s. all.	18	0,18	17	0,17	44	0,43	1 944	262	2,54	630	2 126	3 226	N. Brab. A.	4
5	G.-C.-b.	203	0,33	124	0,20	395	0,64	16 447	7 010	11,40	3 853	13 308	62 347	G. b. C. . .	5
6	L.-M. . .	11	0,38	8	0,27	33	1,14	1 472	298	10,27	448	1 640	3 241	L.-M.	6
7	M.-T. . .	17	0,25	13	0,19	37	0,55	1 852	436	6,51	483	—	—	M.-T.	7
	1897. .	1 052	0,28	801	0,21	2 587	0,69	112 469	20 630	5,47	33 331	192 730	482 955	1897.	
	1896. .	1 053	0,28	804	0,21	2 573	0,69	112 995	20 321	5,39	32 062	183 469	476 631	1896.	
	1895. .	1 045	0,28	798	0,21	2 562	0,69	111 585	20 111	5,39	31 000	180 498	455 320	1895.	
	1894. .	1 034	0,28	797	0,22	2 543	0,69	110 209	19 487	5,27	30 777	177 250	434 831	1894.	
	1893. .	1 041	0,28	806	0,22	2 516	0,69	108 569	19 051	5,15	30 711	173 181	445 783	1893.	
	1892. .	1 015	0,28	808	0,22	2 453	0,68	106 273	17 754	4,80	30 661	171 114	373 604	1892.	
	1891. .	941	0,26	757	0,21	1 799	0,51	96 612	17 525	4,93	28 569	162 706	332 842	1891.	
	1890. .	907	0,28	710	0,22	1 757	0,54	90 290	17 192	5,29	23 329	133 602	281 918	1890.	
	1889. .	916	0,27	699	0,21	1 763	0,53	92 526	16 749	4,99	25 439	147 488	332 690	1889.	
	1888. .	902	0,27	688	0,21	2 115	0,65	92 129	16 045	4,87	24 886	143 428	313 737	1888.	
	Diff. $\frac{1897}{1888}$ %	*+16,63*	*+3,70*	*+16,42*	*0*	*+22,31*	*+6,15*	*+22,08*	*+28,58*	*+10,97*	*+33,93*	*+34,37*	*+53,94*	% *Diff.* $\frac{1897}{1888}$	

Le mouvement des voyageurs accuse pour 1897 un chiffre total de 35 166 853 personnes transportées, ayant parcouru 888 266 000 km, donnant ainsi un parcours moyen de 25,2 km par voyageur: les bagages représentent 41 984 tonnes, et quant aux marchandises, les colis express figurent pour 111 176 tonnes: la grande vitesse pour 184 748 tonnes; les colis isolés pour 5 843 795 tonnes et les chargements complets pour 9 827 994 tonnes: en outre 537 352 tonnes ont été transportées comme expéditions de service, de sorte que le mouvement a été de 16 505 065 tonnes, chiffre dans lequel ne sont pas compris les véhicules, chevaux et bestiaux qui sont indiqués dans leurs colonnes respectives tantôt par expédition, tantôt par pièce ou par tête. Le parcours total des quantités ci-dessus (expéditions de service non comprises) a été de 1 192 473 119 tonnes kilométriques: chaque tonne a en conséquence parcouru 75 km en moyenne.

Der Personenverkehr weist für 1897 eine Gesamtziffer von 35 166 853 beförderten Personen nach, die 888 266 000 km durchlaufen haben, was eine mittlere Reiselänge von 25,2 km für jede Person ergiebt. Das Reisegepäck repräsentiert ein Gewicht von 41 984 Tonnen und der Güterverkehr beziffert: für das Expressgut 111 176 Tonnen, für das Eilgut 184 748 Tonnen, für das Stückgut 5 843 795 Tonnen und für die Wagenladungen 9 827 994 Tonnen: ausserdem wurden 537 352 Tonnen Dienstgut befördert, so dass der Gesamtverkehr 16 505 065 Tonnen ergiebt, in welcher Ziffer die Fahrzeuge, Pferde und Vieh nicht inbegriffen sind, die in den bezüglichen Rubriken bald nach Sendungen, bald nach Stücken oder Köpfen angegeben sind. Die Beförderungsstrecke der vorstehenden Mengen (Dienstgut nicht inbegriffen) betrug im ganzen 1 192 473 119 Kilometer-Tonnen: jede Tonne wurde demnach im Mittel auf 75 km Entfernung befördert.

Digitized by Google

Désignation des chemins de fer	Voyageurs *Reisende* nombre *Anzahl*	Parcours total *Gesamt Beförderungsstrecke*	Parcours moyen *mittlere Reiselänge*	Bagages *Gepäck*	Colis express *Expressgüter*	Grande vitesse *Eilgüter*	Colis isolés *Stückgüter*	Chargements complets *Wagenladungen*	Parcours total des tonnes à 1 km *Gesamt Leistungen auf 1 km reduziert*	Parcours moyen d'une tonne *mittlere Reiselänge 1 Tonne*	Expéditions de service *Dienstgüter*	Marchandises transportées *Beförderte Güter* totaux *im ganzen*	*Bezeichnung der Eisenbahnen*
		1000 km	km	t	t	t	t	t	1000 t. km	km	t	t	
E. néerl.	11 009 122	333 123	35,1	19 870	68 302	79 374	414 277	5 679 043	573 298	92	352 048	6 593 044	Nied.St.B.
Ch. Holl.	12 730 333	351 737	27,6	12 766	30 271	60 902	254 388	2 411 903	310 602	113	54 327	2 811 791	Holl.E.B.
Centr. n.	796 272	26 336	33,0	1 794	11 611	10 960	48 821	238 211	22 010	71	5 963	315 560	Nied.C.B.
Br. s. a.	486 524	13 003	26,7	3 628	286	3 670	15 197	294 648	12 882	41	—	313 801	N. Br. D.
G.-C.-b.	8 189 729	142 838	17,4	2 868	637	25 082	5 089 693	—	257 363	50	125 014	5 240 426	G.-B.-C.
L.-M. . .	1 132 599	12 710	11,2	1 019	69	4 450	16 962	606 812	16 318	26	—	628 293	L.-M. . .
M.-T. . .	822 274	8 517	10,3	38	—	310	4 457	597 377	—	—	—	602 144	M.-T. . .
1897	35 166 853	888 266	25,2	41 983	111 176	184 748	5 843 795	9 827 994	1 192 473	75	537 352	16 505 065	1897.
1896	34 521 016	873 466	25,3	38 952	102 958	164 311	5 832 833	9 106 209	1 128 787	74	505 278	15 711 589	1896.
1895	34 344 455	886 930	25,8	36 689	104 623	169 713	5 390 863	8 855 794	1 080 979	74	466 628	14 987 621	1895.
1894	33 215 190	863 990	26,0	34 628	88 434	152 237	4 910 878	8 316 676	953 921	71	602 838	14 071 063	1894.
1893	31 796 366	835 584	26,2	33 240	82 308	145 410	4 787 337	8 863 998	1 003 820	72	504 054	14 383 107	1893.
1892	30 207 974	782 466	25,9	31 212	79 057	136 624	4 694 680	7 719 208	900 751	71	602 055	13 231 625	1892.
1891	29 796 730	771 119	25,8	38 612	120 587	86 297	545 459	12 154 928	891 444	69	601 635	13 508 906	1891.
1890	24 340 634	670 417	27,9	28 652	97 262	85 416	438 694	11 369 053	753 258	63	572 384	12 562 811	1890.
1889	25 864 042	717 336	27,7	33 741	108 093	92 737	471 532	12 366 466	818 112	63	579 511	13 618 920	1889.
1888	24 897 743	686 371	27,6	33 590	105 265	89 451	465 140	11 934 454	785 553	62	730 854	13 325 165	1888.
Diff. 1897/1888	+ 41,24	+ 22,73	8,00	+ 25,00	+ 5,61	+ 106,53	+ 1156,35	— 17,65	+ 51,81	+ 20,97	26,48	+ 23,87	% Diff. 1897/1888

En fait de renseignements financiers, la statistique neerlandaise ne donne que le produit des transports: il n'y a aucune indication concernant les dépenses, le produit net ou le capital d'établissement.

La recette du mouvement des voyageurs a été au total de 20 642 511 florins, soit en moyenne 0,59 florin par voyageur ou 2,30 florins pour 100 voyageurs transportés à 1 km: les bagages ont donné 517 941 florins, soit 12,34 florins par tonne et les 4 catégories de marchandises (colis express, grande vitesse, colis isolés et chargements complets) 22 116 338 florins, soit en moyenne 1 fl. 39 par tonne ou 1 fl. 86 pour 100 tonnes transportées à 1 km: les expéditions de service ont en outre produit 53 793 florins, et les véhicules, chevaux et bestiaux, 837 734 florins.

In Bezug auf finanzielle Ausweise giebt die niederländische Statistik nur das Ergebnis aus dem Verkehr: sie enthält keine Ziffer bezüglich der Ausgaben, des Netto-Ergebnisses oder des Anlage-Kapitals.

Die Einnahme aus dem Personen-Verkehr betrug im ganzen 20 642 511 Gulden, d. i. im Mittel 0,59 fl. für jeden Reisenden oder 2,30 fl. für 100 Reisende und einen km; das Reisegepäck ergab 517 941 fl. oder 12,34 fl. für die Tonne, und die 4 Kategorien von Gütern (Express-, Eil-, Stück- und Wagenladungs-Güter) 22 116 338 fl., oder eine mittlere Einnahme von 1,39 fl. für die Tonne, bezw. 1,86 fl. für 100 Tonnen und 1 km. Die Dienstgüter erbrachten 53 793 fl. und die Fahrzeuge, Pferde und Vieh 837 734 fl.

Digitized by Google

N°	Désignation des chemins de fer	Longueur moyenne exploitée pendant l'année *Betriebslänge im Jahresdurchschnitt*	Voyageurs — *Reisende*			Bagages *Gepäck*		Marchandises — *Güter*			Expéditions de service *Dienstgüter*	Véhicules, chevaux et bestiaux *Fahrzeuge, Pferde und Vieh*	*Bezeichnung der Eisenbahnen*	N°
			total *im ganzen*	par voyageur *auf je 1 Person*	pour 100 voyageurs à 1 km *auf 100 Personen km*	total *im ganzen*	par tonne *auf 1 Tonne*	total *im ganzen*	par tonne *auf 1 Tonne*	pour 100 t. à 1 km *auf 100 Tonnen km*				
		km	florins *Gulden*	florins *Gulden*	florins *Gulden*	florins *Gulden*	florins *Gulden*	florins *Gulden*	florins *Gulden*	florins *Gulden*	florins *Gulden*	florins *Gulden*		
1	E. néerl. .	1 582	9 594 896	0,87	2,90	275 358	13,86	9 812 724	1,57	1,71	—	463 418	Niedl. St. B.	1
2	Ch. Holl. .	1 275	7 834 225	0,61	2,20	155 305	12,17	5 603 706	2,32	1,80		224 344	Holl. E. B.	2
3	Centr. n. .	102	605 114	0,76	1,70	15 236	8,49	482 942	1,56	2,19		75 812	N. C. E. B.	3
4	Br. a. a. .	101	282 069	0,58	2,20	28 259	7,79	325 813	1,04	2,53	—	5 433	N. Br. D.	4
5	G.-C.-b. .	615	1 873 431	0,23	1,30	36 019	12,56	5 123 791	1,00	1,99	53 793	54 441	G.-B.-C. .	5
6	L.-M. . . .	29	276 519	0,24	2,20	5 265	5,17	324 561	0,52	1,38		12 732	L.-M. . . .	6
7	M.-T. . . .	67	176 258	0,21	2,10	2 499	6,58	442 800	0,73	?		1 554	M.-T. . . .	7
	1897	3 771	20 642 511	0,59	2,30	517 941	12,34	22 116 338	1,39	1,86	53 793	837 734	1897.	
	1896	3 749	20 203 304	0,58	2,30	484 309	12,43	21 107 643	1,39	1,87	56 595	928 390	1896.	
	1895	3 721	19 478 349	0,57	2,20	442 791	12,07	19 888 133	1,37	1,84	56 888	834 912	1895.	
	1894	3 689	18 886 884	0,57	2,18	416 677	12,03	18 750 081	1,39	1,96	58 467	788 838	1894.	
	1893	3 663	18 279 169	0,57	2,20	388 861	11,70	19 133 894	1,38	1,96	57 424	843 242	1893.	
	1892	3 633	17 777 907	0,59	2,27	407 986	13,07	18 106 223	1,43	2,00	56 557	790 690	1892.	
	1891	3 538	17 690 585	0,59	2,30	425 962	11,32	18 584 500	1,44	2,08	57 792	887 560	1891.	
	1890	3 143	14 892 677	0,61	2,22	331 797	11,58	15 296 926	1,27	2,03	92 689	803 730	1890.	
	1889	3 346	16 546 406	0,64	2,30	396 638	11,75	16 646 330	1,28	2,03	139 806	780 280	1889.	
	1888	3 255	15 991 114	0,64	2,33	395 425	11,77	15 974 335	1,34	2,07	165 106	951 540	1888.	
	Diff. $\frac{1897}{1888}$ %	+ 15,83	+ 29,09	7,81	1,29	+ 39,84	+ 4,84	+ 38,45	+ 3,73	10,15	67,42	11,96	% Diff. $\frac{1897}{1888}$	

Digitized by Google

Juni 1899.

Zeitschrift

für den

Internationalen Eisenbahntransport

herausgegeben

von dem Central-Amt in Bern.

N° 6.

VII. Jahrgang.

ABONNEMENTS

UN AN (12 fascicules):

Suisse . . . . . frs. 8.50
Pour tous les autres pays de l'Europe . . . . . „ 10.—

SIX MOIS (6 fascicules):

Suisse . . . . . frs. 4.25
Pour tous les autres pays de l'Europe . . . . . „ 5.—

Les abonnements sont reçus à l'*administration du bulletin* de l'office central des transports internationaux par chemins de fer, ainsi que dans les *bureaux de poste* et les *librairies* de tous les pays (à *Paris*: librairies *Chaix* et *Le Soudier*). — On est prié d'adresser les paiements à l'administration: *Imprimerie Stämpfli & Cie.* à *Berne*.

Sommaire. Convention internationale: Modifications à la liste des chemins de fer, p. 345. — **Lois et mesures administratives:** Liste des objets auxquels la Convention internationale n'est pas applicable, p. 346; Règlement de transport des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur suisses, Ier supplément, p. 347, IIe appendice, p. 385. — **Etudes:** histoire des chemins de fer de la monarchie austro-hongroise, p. 386. **Office central. Personnel,** p. 393. — **Jurisprudence dans les différents Etats,** p. 394. — **Nouvelles diverses:** Liste des lignes de chemins de fer inaugurées en 1898, p. 403. — **Bibliographie,** p. 404 — **Nouveaux tarifs et suppléments de tarifs,** p. 409. — **Statistique,** p. 432.

Abonnemente.

Für ein Jahr (12 Hefte):

Für die Schweiz . . . . . Fr. 8.50
Für alle übrigen europäischen Länder . . . . . „ 10.—

Für ein halbes Jahr (6 Hefte):

Für die Schweiz . . . . . Fr. 4.25
Für alle übrigen europäischen Länder . . . . . „ 5.—

Abonnemente nehmen entgegen: die *Expedition der Zeitschrift* für den internationalen Eisenbahntransport, sowie die *Postämter* und *Buchhandlungen* aller Länder (in *Paris* die Buchhandlungen *Chaix* und *Le Soudier*). — Zahlungen für Abonnemente bittet man per Postmandat an die Expedition: *Buchdruckerei Stämpfli & Cie.* in *Bern*, zu senden.

Inhaltsverzeichnis. Internationales Uebereinkommen: Änderungen in der Liste der Eisenbahnen, S. 345. — **Gesetze und Vollzugsverordnungen:** Verzeichnis der Gegenstände, auf welche das internationale Uebereinkommen keine Anwendung findet, S. 346; Transportreglement der schweiz. Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen, Nachtrag I, S. 347; Anhang II, S. 385. — **Abhandlungen:** Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie, S. 386. — **Central-Amt. Personal-Etat,** S. 393 — **Rechtsprechung in den verschiedenen Staaten,** S. 394. — **Verschiedene Mitteilungen:** Verzeichnis der im Jahre 1898 eröffneten Eisenbahnstrecken, S. 403 — **Bücherschau,** S. 404 — **Neue Tarife und Tarifnachträge,** S. 409 — **Statistische Nachrichten,** S. 432.

Convention internationale.

Modifications à la liste des chemins de fer.

Italie. Par note du 8 mai 1899, l'inspection générale royale des chemins de fer italiens a informé l'office central que le chemin de fer «Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche», à Padoue, inscrit au **n° 4** de la liste des lignes de chemins de fer auxquelles s'applique la convention internationale du 14 octobre 1890 sur le transport de marchandises par chemins de fer, Ve édition du 1er janvier 1898, a reçu depuis le 1er avril 1899 la dénomination de *Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane.*

Une modification ne sera pas apportée à la liste des lignes de chemins de fer avant la publication d'une nouvelle édition, parce que les chemins de

Internationales Uebereinkommen.

Änderungen in der Liste der Eisenbahnen.

Italien. Die königliche Generalinspektion der Eisenbahnen in Italien hat dem Central-Amte mit Note vom 8. Mai 1899 zur Kenntnis gebracht, dass die in der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890 Anwendung findet, V. Ausgabe vom 1. Januar 1898, als **Nr. 4** unter der Bezeichnung «Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche» – mit Sitz in Padua — eingetragene Bahn seit dem 1. April 1899 die Benennung *Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane* erhalten hat.

Von einer Änderung der Liste der Eisenbahnen wird bis zur Veranstaltung der nächsten Neuauflage abgesehen, da die Bahnen, auf welche die Mit-

Digitized by Google

fer auxquels cette communication se rapporte, sont déjà inscrits dans ladite liste. (Circulaire n° 169 du 15 mai 1899.)

teilung sich bezieht, in jener bereits aufgenommen sind. (Cirkular Nr. 169 vom 15. Mai 1899.)

Lois et mesures administratives.

Liste des objets auxquels la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer n'est pas applicable.

(Convention internationale, art. 2.)

XIIIe supplément

(du 3 juin 1899).

Objets dont le transport est interdit par mesure d'ordre public sur le territoire de l'un des Etats à traverser.

Pays-Bas.

Il résulte d'une communication du ministère du waterstaat, du commerce et de l'industrie, à la Haye, en date du 27 mai 1899, que l'interdiction d'exportation et de transit des munitions de guerre et de la poudre à tirer, ordonnée par l'arrêté royal du 31 mai 1898 visé dans le dernier alinéa du VIIe supplément — circulaire de l'office central du 4 juillet 1898[1]) — a été **abrogée** depuis le 15 avril dernier.

En outre l'interdiction, pour la durée d'une année, de l'importation, du transit et du transport des chiffons, des vêtements portés et du linge sale provenant des pays ou des endroits désignés par les ministres de l'intérieur et des finances — interdiction dont il est fait mention à la page 627 du bulletin des transports internationaux par chemins de fer de 1897 — est **prolongée** d'une année par arrêté royal du 24 août 1898, pour les provenances des pays ou des endroits que les ministres précités désigneront comme infectés de peste, de choléra asiatique, de fièvre jaune ou de petite vérole. Cet arrêté royal est appliqué depuis le 22 avril 1899 aux articles de même espèce en provenance de Bombay et de Calcutta.

[1]) B. 1898 p. 436.

Gesetze und Vollzugsverordnungen.

Verzeichnis der Gegenstände, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr keine Anwendung findet.

(Art. 2 des Internationalen Uebereinkommens.)

XIII. Nachtrag

(vom 3. Juni 1899).

Gegenstände, deren Beförderung auch nur auf einem der am Transporte beteiligten Gebiete aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist.

Niederlande.

Laut Mitteilung des Ministeriums für Wasserbau, Handel und Industrie im Haag, vom 27. Mai 1899, ist das durch königliche Verordnung erlassene Verbot der Ausfuhr und Durchfuhr von Kriegsmunition und Schiesspulver, von welchem im Schlusssatz des VII. Nachtrages — Kreisschreiben des Central-Amtes vom 4. Juli 1898[1]) — den Vertragsstaaten Nachricht gegeben wurde, seit dem 15. April d. J. **aufgehoben.**

Dagegen ist das Verbot der Einfuhr, der Durchfuhr und der Beförderung von Lumpen, getragenen Kleidern und schmutziger Wäsche aus Ländern und Orten, welche von den Ministern des Innern und der Finanzen als von der Pest, der asiatischen Cholera, dem gelben Fieber oder den Blattern verseucht bezeichnet sind — zu vergl. Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport 1897, S. 627 — durch königl. Verordnung vom 24. August 1898 für die Dauer eines Jahres **verlängert** worden. Dieses Verbot findet seit dem 22. April 1899 auf die aus Bombay und Kalkutta herkommenden Gegenstände der genannten Art Anwendung.

[1]) Z. 1898 S. 436.

Digitized by Google

Règlement de transport des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur suisses.

(Du 1er janvier 1894.)

1er supplément, applicable à partir du 1er juin 1899.

Les suppléments à ce règlement (B. 1894 p. 76) publiés jusqu'ici (B. 1894 p. 211, 1895 p. 18, 1897 p. 193, 1898 p. 66, 398), ont été remplacés par un nouveau 1er supplément dont nous donnons le texte ci-après, en laissant de côté les prescriptions relatives au transport des voyageurs et des bagages:

§ 45.[1])

Voitures et véhicules analogues.

Le premier alinéa est modifié comme suit:

Il est interdit aux personnes qui voyagent avec leurs propres voitures d'y prendre place pendant le transport en chemin de fer. Les personnes qui voyagent avec des voitures de saltimbanques ou de ménageries peuvent y rester; mais elles doivent prendre des demi-billets de IIIme classe.

§ 46.[1])

Acceptation des transports et mode d'expédition.

Les 12me et 13me alinéas sont modifiés comme suit:

La volaille et les animaux de petite taille, tels que chats, singes, lapins et autres petits animaux de ce genre, non dénommés dans le tarif, en tant qu'ils sont remis comme colis isolés, enfermés dans des cages, corbeilles ou autres emballages, ne sont transportés que par trains de voyageurs et taxés comme bagages d'après leur poids, mais au minimum pour 20 kilogrammes. Sont transportés de la même manière les chiens, ainsi que les jeunes moutons et chèvres envoyés à la montagne pour l'alpage et ne pesant pas plus de 20 kilogrammes, lorsqu'ils sont enfermés dans des caisses ou autres emballages de ce genre.

Les animaux dénommés au tarif (excepté les chiens, ainsi que les jeunes moutons et chèvres envoyés à la montagne pour l'alpage et ne pesant pas plus de 20 kg.), remis dans des caisses, des paniers ou d'autres emballages de ce genre, ne sont acceptés au transport qu'en grande vitesse, moyennant le paiement de la taxe correspondante du tarif.

[1]) B. 1894 p. 83.

Transport-Reglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen.

(Vom 1. Januar 1894.)

Nachtrag I, gültig vom 1. Juni 1899 an.

Die bisherigen Nachträge (Z. 1894 S. 212, 1895 S. 19, 1897 S. 193, 1898 S. 66, 398) zu diesem Reglement (Z. 1894 S. 76) sind durch einen neuen Nachtrag I ersetzt worden, welcher, abgesehen von den Vorschriften betr. die Beförderung von Personen und Reisegepäck, folgenden Inhalt hat:

§ 45.[1])

Equipagen und ähnliche Fahrzeuge.

Der Absatz 1 erhält folgenden Wortlaut:

Den Reisenden, welche mit eigenen Equipagen reisen, ist es untersagt, während der Eisenbahnfahrt in denselben zu verbleiben. Den mit Künstler- oder Menageriewagen reisenden Personen ist es gestattet, in jenen Platz zu nehmen; dieselben haben alsdann halbe Billette III. Klasse zu lösen.

§ 46.[1])

Annahme der Transporte und Art der Beförderung.

Die Absätze 12 und 13 erhalten folgenden Wortlaut:

Geflügel und kleine Tiere, wie Katzen, Affen, Kaninchen und andere ähnliche, im Tarife nicht besonders genannte kleine Tiere, insofern sie als Einzelgut in Kafigen, Körben oder sonstigen Behältern aufgegeben sind, werden nur mit Personenzügen befördert und zur Gepäcktaxe nach dem Gewicht, im Minimum 20 Kilogramm, berechnet. In gleicher Weise werden Hunde und junge, zur Sömmerung auf Alpen (Bergweiden) zu transportierende, nicht über 20 Kilogramm schwere Schafe und Ziegen befördert, welche in Kisten oder ähnlichen Behältern verpackt sind.

Werden im Tarif benannte Tiere (ausgenommen Hunde und junge, zur Sömmerung auf Alpen zu transportierende, nicht über 20 Kilogramm schwere Schafe und Ziegen) in Kisten, Körben und dergleichen verpackt zur Beförderung aufgegeben, so werden dieselben nur in Eilfracht unter Berechnung der entsprechenden Taxen des Tarifs angenommen.

[1]) Z. 1894 S. 83.

Digitized by Google

§ 48.[1])

Consignation. Marque. Chargement et déchargement. Escorte.

Le 13me alinéa est modifié de la manière suivante:

L'accompagnement des étalons et des animaux méchants, spécialement des taureaux méchants, est obligatoire. Exceptionnellement, dans le trafic des chemins de fer à voie normale entre eux, il en sera fait abstraction, à la condition que l'expéditeur demande l'emploi d'un wagon spécial et paie la taxe supplémentaire prévue dans le tarif. S'il n'est pas possible aux conducteurs, soit faute de place, soit à cause du danger pour leur propre sécurité, de rester dans les wagons transportant des étalons et des animaux méchants, spécialement des taureaux méchants, ils jouissent des facilités prévues pour ce cas au 11me alinéa ci-dessus. Lorsque le conducteur d'un transport de ce genre, effectué sans le paiement de la taxe supplémentaire, c'est-à-dire sans wagon spécial, quitte le train avant l'arrivée à destination, ou si un taureau déclaré inoffensif et accepté sans escorte, est reconnu plus tard méchant, le chemin de fer est en droit d'ordonner le transbordement de ces animaux et de percevoir du destinataire de l'envoi, conformément au tarif, la taxe pour le déchargement et le chargement, ainsi que la taxe supplémentaire dès la station au départ de laquelle l'accompagnement n'a pas eu lieu. Le propriétaire des animaux répond d'ailleurs de toutes les suites qui résulteraient du non-accompagnement desdits animaux.

§ 53.[2])

Mode de transport.

Ce paragraphe est modifié comme suit:

Le transport des marchandises, en tant qu'il est permis, s'effectue comme il est dit ci-après:

a) Grande vitesse. Les expéditions en grande vitesse se font, dans la règle, par les trains de voyageurs: elles ne peuvent avoir lieu par les trains de marchandises que si le délai de livraison, calculé comme il est dit au § 69, 1er alinéa, lettre *a*, est néanmoins observé. Toutefois, certains trains de

[1]) B. 1894 p. 86.
[2]) B. 1894 p. 89.

§ 48.[1])

Aufgabe. Bezeichnung. Ein- und Ausladen. Begleitung.

Absatz 13 ist wie folgt geändert:

Die Begleitung von Hengsten und bösartigen Tieren, insbesondere von bösen Zuchtstieren, ist obligatorisch. Dieselbe wird ausnahmsweise im Verkehr der normalspurigen Bahnen unter sich erlassen, sofern der Versender die Verwendung eines besonderen Wagens verlangt und dafür die im Tarif festgesetzte Zuschlagstaxe bezahlt. Sollte der Aufenthalt in den Transportwagen, in welchen Hengste und bösartige Tiere, insbesondere böse Zuchtstiere befördert werden, wegen Platzmangel oder wegen Gefahr für die persönliche Sicherheit unmöglich sein, so geniessen die Begleiter die für diesen Fall in Absatz 11 hiervor vorgesehenen Begünstigungen. Sofern der Begleiter eines Transportes dieser Art, welcher ohne Zuschlagstaxe, d. h. ohne besondern Wagen abgefertigt worden ist, den Zug vor vollendetem Transport verlässt, oder wenn ein vom Aufgeber als gutartig bezeichneter und ohne Begleitung angenommener Zuchtstier sich nachträglich als bösartig erweist, so kann die Eisenbahn den Umlad der betreffenden Tiere anordnen und die tarifmässige Gebühr für den Aus- und Einlad, sowie die Zuschlagstaxe ab derjenigen Station, ab welcher die Begleitung fehlt, vom Empfänger der betreffenden Sendung erheben. Auch hat der Eigentümer der Tiere für alle Folgen aufzukommen, welche aus der Nichtbegleitung entstehen können.

§ 53.[2])

Art der Beförderung.

Dieser Paragraph erhält folgende etwas abgeänderte Fassung:

Die Beförderung der Güter, insoweit deren Transport überhaupt zulässig ist, unterscheidet sich wie folgt:

a) Eilgut. Eilgut wird in der Regel mit Personenzügen befördert, mit Güterzügen nur dann, wenn dabei die gemäss § 69, Absatz 1 *a*, zu berechnende Lieferzeit gleichwohl eingehalten wird. Einzelne besonders zu bezeichnende Personenzüge (Tramwayzüge, Lokalzüge etc.) können mit Zu-

[1]) Z. 1894 S. 85.
[2]) Z. 1894 S. 89.

Digitized by Google

voyageurs, spécialement désignés (trains-tramways, trains locaux, etc.), peuvent, avec le consentement de l'autorité de surveillance, être dispensés d'effectuer des transports en grande vitesse.

Sont considérées comme marchandises en grande vitesse:

1° Toutes les marchandises consignées avec une lettre de voiture sur papier rouge;

2° l'or et l'argent en lingots, le platine, les valeurs monnayées ou en papier, les papiers importants, les pierres précieuses, les perles fines, les bijoux et autres objets précieux;

3° les objets d'arts, tels que tableaux, bronzes d'art, antiquités, dont la valeur déclarée dépasse 3000 francs par 100 kg. ou dont l'intérêt à la livraison est déclaré à plus de 3000 francs par 100 kg. (voir chiffre LV du § 58, annexe V).

Sont exclus du transport en grande vitesse:

I. Tous les objets dont le conditionnement ne se prête pas à un chargement rapide;

II. Les objets mentionnés au § 58, annexe V, sous chiffres XXXVa et XXXIX, qui ne sont admis que conditionnellement au transport, ainsi que les objets énumérés dans le dit paragraphe sous chiffre VI, X, XIa, XII, XV à XXVI, XXVIII, XXXII à XXXIV, XLIV à XLVIII, L et LII, lorsque ces objets sont consignés comme colis isolés; sont toutefois exceptés:

aa. L'alcool, l'esprit de vin et les autres spiritueux non dénommés, à la condition que ces articles soient remis au transport dans des fûts, des caisses ou dans d'autres emballages suffisants, à l'exclusion des bonbonnes et autres récipients quelconques en verre.

bb. L'acide carbonique liquide, dans des récipients ou dans des capsules (sodor), moyennant que la marchandise remplisse les conditions prescrites (voir § 58, annexe V, chiffre XLIV).

cc. L'oxygène comprimé et l'hydrogène comprimé, dans des récipients, moyennant que la marchandise remplisse les conditions prescrites (voir § 58, annexe V, chiffre XLV).

dd. La poudre unique pour bouillie bordelaise, moyennant que l'emballage soit conforme aux prescriptions en vigueur (voir § 58, annexe V, chiffre XXVI).

stimmung der Aufsichtsbehörde vom Eilguttransport befreit werden.

Als Eilgut werden behandelt:

1. alle diejenigen Güter, welche mit einem Frachtbrief auf rotem Papier aufgegeben werden;

2. Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerte Münzen und Papiere, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten (siehe Ziffer LIV von § 58, Anlage V);

3. Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguss, Antiquitäten, deren Wert auf mehr als 3000 Fr. per 100 kg angegeben, oder bei denen das Interesse an der Lieferung mit mehr als 3000 Fr. per 100 kg deklariert ist (siehe Ziffer LV von § 58, Anlage V).

Von der Eilgutbeförderung sind ausgeschlossen:

I. alle diejenigen Gegenstände, welche sich wegen ihrer Beschaffenheit zum raschen Verlad nicht eignen;

II. die in § 58, Anlage V, unter Ziffer XXXV a und XXXIX aufgeführten, nur bedingungsweise zum Transport zugelassenen Güter, sowie bei Aufgabe als Stückgut die daselbst unter Ziffern VI, X, XIa, XII, XV—XXVI, XXVIII, XXXII—XXXIV, XLIV—XLVIII, L und LII genannten Gegenstände, mit Ausnahme von:

aa) Alkohol, Weingeist und andern, nicht genannten Spirituosen, sofern diese Artikel in Fässern, Kisten oder anderer genügender Verpackung, mit Ausschluss von Korbflaschen und sonstigen Glasgefässen aller Art, zur Aufgabe gelangen;

bb) flüssiger Kohlensäure in Behältern und in Kapseln (Sodor), sofern das Gut den bestehenden Vorschriften (vergl. § 58, Anlage V, Ziffer XLIV) entspricht;

cc) verdichtetem Sauerstoff und verdichtetem Wasserstoff in Behältern, sofern das Gut den bestehenden Vorschriften (vergl. § 58, Anlage V, Ziffer XLV) entspricht;

dd) Pulver zur Herstellung von Bordeauxbrühe, sofern dessen Verpackung den bestehenden Vorschriften (vergl. § 58, Anlage V, Ziffer XXVI) entspricht.

Digitized by Google

b) Petite vitesse. Les expéditions en petite vitesse se font, dans la règle, par trains de marchandises. Sont considérées comme marchandises en petite vitesse toutes celles qui ne sont pas mentionnées sous lettre *a* ci-dessus comme ressortissant à la grande vitesse.

Les expéditions s'effectueront dans l'ordre de leur acceptation au transport, à moins que le chemin de fer ne puisse faire valoir un motif suffisant, fondé sur les nécessités du service de l'exploitation ou sur l'intérêt public. Toute contravention à cette disposition pourra donner lieu à une action en réparation du préjudice causé.

§ 55.[1])

Remise des marchandises à l'expédition.

Ce paragraphe est rédigé comme suit:

Les marchandises doivent pouvoir être remises à l'expédition au moins aux heures suivantes:

Du 1er avril au 31 octobre, de 7 heures du matin à 6 heures du soir pour la petite vitesse, et 7 heures du soir pour la grande vitesse.

Du 1er novembre au 31 mars, de 8 heures du matin à 5 heures du soir pour la petite vitesse et 6 heures du soir pour la grande vitesse.

Les bureaux sont toutefois fermés 1 1/2 heure durant, dans le milieu de la journée.

Le samedi et la veille des jours de fêtes générales, les marchandises à grande et à petite vitesse peuvent être remises à l'expédition jusqu'à 5 heures du soir en été et en hiver. Si le besoin s'en fait sentir, les heures de remise peuvent être prolongées pour les marchandises à grande vitesse. Cette prolongation sera publiée par avis affichés dans les gares.

L'acceptation des marchandises au transport est interdite les dimanches et jours de fêtes générales; sont exceptées les marchandises qui, par leur nature, sont exposées à une prompte détérioration et qui sont expédiées en grande vitesse. Ces marchandises peuvent être remises à l'expédition les dimanches et jours de fêtes générales aux heures que les administrations de chemins de fer auront spécialement indiquées par affiches. Les administrations de chemins de fer ne sont pas tenues de faire prendre

[1]) B. 1894 p. 90.

b) Frachtgut. Die Beförderung von Frachtgut geschieht in der Regel mittelst der Güterzüge. Als Frachtgut werden alle Sendungen betrachtet, die nicht gemäss litt. *a* der Eilbeförderung zugewiesen sind.

Die Beförderung der Güter findet in der Reihenfolge statt, in welcher sie zum Transport angenommen worden sind, sofern die Eisenbahn nicht zwingende Gründe des Eisenbahnbetriebes oder das öffentliche Interesse für eine Ausnahme geltend machen kann. Jede Zuwiderhandlung gegen diese Bestimmung begründet den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.

§ 55.[1])

Aufgabe der Güter.

Dieser Paragraph erhält folgende Fassung:

Die Aufgabe der Güter soll mindestens zu folgenden Stunden geschehen können:

vom 1. April bis 31. Oktober von morgens 7 Uhr bis abends 6 Uhr für Frachtgut, bis 7 Uhr für Eilgut;

vom 1. November bis 31. März von morgens 8 Uhr bis abends 5 Uhr für Frachtgut, bis 6 Uhr für Eilgut;

jeweilen mit Ausschluss einer anderthalbstündigen Mittagspause.

An Samstagen und an Vorabenden von allgemeinen Feiertagen dauert die Empfangnahme von Eil- und Frachtgütern während der Sommer- und Winterzeit bis abends 5 Uhr. Soweit ein Bedürfnis vorhanden ist, kann die Annahmezeit für Eilgüter weiter erstreckt werden. Eine solche Verlängerung ist durch Anschlag an den Stationen bekannt zu machen.

Die Übernahme von Gütern ist an Sonn- und allgemeinen Feiertagen nicht gestattet; ausgenommen sind Güter, die ihrer Natur nach dem raschen Verderben unterworfen sind, bei eilgutmässiger Beförderung. Solche Güter können an den Sonn- und allgemeinen Feiertagen zu den von den Bahnverwaltungen durch Anschlag speciell bekannt gemachten Stunden aufgegeben werden. Die Bahnverwaltungen sind zur Abholung der betreffenden Sendungen mit ihren Rollfuhren nicht verpflichtet.

[1]) Z. 1894 S. 90.

Digitized by Google

ces expéditions avec leurs camions. Sont considérées comme fêtes générales les suivantes: Nouvel-an, Vendredi-saint, Ascension et Noël. La législation cantonale a le droit de fixer d'autres jours de fête (voir annexe XI) pendant lesquels l'acceptation des marchandises est interdite comme le dimanche; ces jours de fêtes ne peuvent cependant dépasser le nombre de huit par année, y compris les quatre jours de fêtes générales mentionnées spécialement ici.

§ 59.[1])

Contenu de la lettre de voiture.

A l'alinéa 1 *e*, par suite de la modification apportée par le présent supplément au second alinéa du § 69, la citation du «§ 69, 2me alinéa, litt. *c*», doit être remplacée par «§ 69, 2me alinéa, litt. *b*».

Dans l'alinéa 2 après les mots «envoi de N. N.», il faut intercaler les mots «sur l'ordre de N. N.»

L'adjonction suivante est faite au 5me alinéa:

«En ce qui concerne la qualité et le poids du papier des lettres de voiture, sont à observer les règles suivantes:

Papier sans pâte de bois lissée;
Limite de rupture, au minimum 3000 m.;
Elasticité, au minimum 2,5 %;
Cendres, au maximum 10 %;
Poids par m², au minimum 90 g.;
Résistance assez grande.

En outre, le papier des lettres de voiture doit porter le filigrane du fabricant. Les lettres de voiture livrées par une imprimerie particulière devront indiquer, en marge, le nom de l'imprimeur (ses initiales habituelles), ainsi que la date de l'impression.

Les lettres de voiture déjà munies du timbre des administrations de chemins de fer ou livrées par elles continuent à être acceptées, alors même qu'elles ne rempliraient pas les conditions fixées ci-dessus quant à la qualité et au poids du papier.

A l'alinéa 13, par suite de la modification apportée par le présent supplément au second alinéa du § 69, la citation du «§ 69, 2me alinéa, litt. *c*», doit être remplacée par «§ 69, 2me alinéa, litt. *b*».

§ 67.[2])

Paiement des frais de transport.

Au premier alinéa il est fait l'adjonction suivante:

Il n'est fait exception à cette règle que dans le service avec les stations pour lesquelles il n'existe

[1]) B. 1894 p. 92.
[2]) B. 1894 p. 98.

Als allgemeine Feiertage gelten: Neujahrstag, Karfreitag, Himmelfahrtstag (Auffahrt) und Weihnachtstag. Der kantonalen Gesetzgebung steht frei, weitere Feiertage (vergl. Anlage XI) zu bestimmen, an denen die Übernahme von Gütern wie an den Sonntagen untersagt sein soll: diese Feiertage dürfen jedoch die Zahl von 8 im Jahre, inbegriffen die vorstehend besonders genannten 4 allgemeinen Feiertage, nicht übersteigen.

§ 59.[1])

Inhalt des Frachtbriefes.

Im Absatz 1 *e* ist infolge der in diesem Nachtrag angegebenen Änderung von Absatz 2 des § 69 die Verweisung auf «§ 69, Absatz 2, litt. *c*» abgeändert in: «§ 69, Absatz 2, litt. *b*».

In Absatz 2 ist nach «von Sendung von N. N.» einzuschalten: «im Auftrag des N. N.»

Absatz 5 hat folgenden Zusatz:

Für die Qualität und das Gewicht des Papiers der Frachtbriefe gelten folgende Normen:

Holzschlifffreies Papier;
Reisslänge im Minimum: 3000 m;
Dehnung im Minimum: 2,5 %;
Asche im Maximum: 10 %;
Gewicht per m² im Minimum: 90 g;
Widerstand: ziemlich gross.

Ausserdem soll das Frachtbriefpapier das Wasserzeichen des Fabrikanten tragen. Von Privatdruckereien gelieferte Frachtbriefe müssen am Rande den Namen des Druckers (in Initialen), sowie das Datum der Drucklegung enthalten.

Die bereits von den Bahnverwaltungen abgestempelten oder von ihnen ausgegebenen Frachtbriefe, welche bezüglich der Qualität und des Gewichtes des Papiers von obigen Normen abweichen, werden nicht beanstandet.

Im Absatz 13 ist infolge der in diesem Nachtrag angegebenen Änderung von Absatz 2 des § 29 die Verweisung auf «§ 69, Absatz 2, litt. *c*» abgeändert in: «§ 69, Absatz 2, litt. *b*».

§ 67.[2])

Zahlung der Fracht.

Absatz 1 hat folgenden Zusatz:

Eine Ausnahme hiervon wird im Verkehr mit denjenigen Stationen gemacht, mit denen direkte

[1]) Z. 1894 S. 91.
[2]) Z. 1894 S. 98.

Digitized by Google

pas de tarifs directs. Dans ce cas l'affranchissement peut n'être fait que jusqu'à la station de transmission respective.[1])

§ 69.[2])

Délais de livraison.

Le 2me alinéa est annulé et remplacé par le suivant:

Lorsque la marchandise passe d'un chemin de fer à un autre chemin de fer dont l'écartement des rails est différent, ou d'un chemin de fer à un bateau à vapeur ou vice-versa, il est accordé les délais supplémentaires suivants:

Grande vitesse, 12 heures,
Petite vitesse, 24 heures.

Pour les expéditions par colis isolés (grande et petite vitesse), ces délais supplémentaires ne peuvent être portés en compte qu'*une fois* pour la ligne *entière* de transport mentionnée dans la lettre de voiture, alors même que, pendant le transport, plusieurs transbordements sur des lignes à écartement différent ou sur des bateaux à vapeur seraient nécessaires.

Pour les wagons complets, ces délais supplémentaires peuvent, par contre, être portés en compte pour *chaque transbordement* devenu nécessaire par suite de la différence d'écartement des rails des lignes à utiliser ou du transfert sur des bateaux.

En outre, le conseil fédéral peut accorder des délais supplémentaires dans les cas suivants:

a) aux époques de trafic extraordinaire;

b) pour les marchandises qui sont transportées à des prix exceptionnellement réduits.

Ces délais supplémentaires doivent être dûment publiés.

§ 74.[3]).

Mode de procéder pour la livraison de la marchandise.

Le 8me alinéa est rédigé comme suit:

Les administrations de chemins de fer ne sont pas tenues d'aviser de l'arrivée de marchandises les dimanches et jours de fête (§ 55, 3me alinéa) et elles ne peuvent pas les délivrer ces jours-là qui, par conséquent, ne sont pas comptés dans le calcul

[1]) Dans le texte français le mot «expéditeur» qui figure à la première phrase du 7me alinéa a été remplacé par le mot «ayant-droit».

[2]) B. 1894 p. 100.

[3]) B. 1894 p. 103.

Tarife nicht bestehen. In solchen Fällen wird die Frankatur bis zu der betreffenden Übergangsstation zugelassen.[1])

§ 69.[2])

Lieferfrist.

Absatz 2 ist aufgehoben und wie folgt ersetzt:

Beim Übergang auf Bahnen mit anderer Spurweite oder auf Dampfboote, sowie umgekehrt, werden folgende Zuschlagsfristen berechnet:

Eilgut 12 Stunden;
Frachtgut 24 Stunden.

Für Stückgutsendungen (Eil- und Frachtgut) dürfen diese Zuschlagsfristen für die *ganze* Transportstrecke, auf welche der Frachtbrief lautet, nur *einmal* zur Einrechnung gelangen, auch wenn während des Transportes mehrere Übergänge auf Bahnen verschiedener Spurweite oder auf Dampfschiffunternehmungen erforderlich sein sollten.

Für Wagenladungen dürfen diese Zuschlagsfristen dagegen für *jeden Umlad* in Anrechnung gebracht werden, welcher infolge der verschiedenen Spurweiten der zu benützenden Eisenbahnlinien, resp. infolge des Übergangs auf Schiffsrouten erforderlist ist.

Ausserdem kann der Bundesrat Zuschlagsfristen in folgenden Fällen bewilligen:

a) Bei ausserordentlichen Verkehrsverhältnissen.

b) Für Güter, welche zu ausnahmsweise ermässigten Taxen befördert werden.

Diese Zuschlagsfristen sind gehörig zu publizieren.

§ 74.[3])

Verfahren bei Ablieferung des Gutes.

Absatz 8 erhält nachstehende Fassung:

An Sonn- und Feiertagen (§ 55, Absatz 3) sind die Bahnverwaltungen nicht verpflichtet, Güter zu avisieren; auch dürfen sie solche an denselben nicht abliefern. Diese Tage fallen daher bei Berechnung der Avisierungs- und Ablieferungsfristen

[1]) Im französischen Text ist im ersten Satze des 7. Absatzes das Wort «expéditeur» durch «ayant-droit» ersetzt worden.

[2]) Z. 1894 S. 99.

[3]) Z. 1874 S. 103.

Digitized by Google

des délais d'avis et de livraison. Par exception, les marchandises qui, par leur nature, sont exposées à une prompte détérioration et qui sont expédiées en grande vitesse, peuvent être délivrées au destinataire ou enlevées par lui les dimanches et jours de fêtes générales, aux heures que les administrations ont spécialement désignées par affiches. Ces expéditions ne seront avisées ces jours-là que lorsqu'elles seront arrivées avant midi à la station destinataire. Les administrations de chemins de fer ne sont pas tenues de rendre ces expéditions au domicile du destinataire les dimanches et jours de fêtes générales.

§ 79.[1])

Frais de magasinage et de location de wagons.

Dans le titre, au 2me alinéa, première ligne; au 4me alinéa, 6me ligne; au 5me alinéa, 4me ligne; au 6me alinéa, 5me ligne, de même qu'à la table des matières, page 6, les mots «location de wagons» doivent être remplacés par ceux de «*indemnité de retard*».

Au 2me alinéa, il y a lieu de retrancher les mots «dans ce cas» au commencement de la seconde phrase.

§ 95.[2])

Montant de l'indemnité en cas de retard dans la livraison.

Les mots «délai de transport» sont remplacés partout par les mots «*délai de livraison*».

Dans l'annexe III[3])

(Liste des autorités compétentes pour délivrer des laissez-passer pour cadavres)

les nos 1 et 19 doivent être rédigés comme suit:

1. Zurich, direction de la police et direction de l'asile de Rheinau, pour les cadavres destinés à l'Institut pathologique à Zurich.
19. Argovie, préfectures.

L'annexe V

(Dispositions concernant les objets exclus du transport et ceux qui n'y sont admis qu'à des conditions spéciales)

est remplacée par la **nouvelle annexe V** ci-après:

[1]) B. 1894 p. 105.
[2]) B. 1894 p. 111.
[3]) B. 1894 p. 81.

nicht in Anrechnung. Ausnahmsweise sind Güter, die ihrer Natur nach dem raschen Verderben ausgesetzt sind, bei eilgutmässiger Beförderung an Sonn- und allgemeinen Feiertagen zu den von den Bahnverwaltungen durch Anschlag speciell bekannt gemachten Stunden abzuliefern, resp. können in denselben von den Empfängern abgeholt werden. Die Avisierung dieser Sendungen hat an diesen Tagen nur zu erfolgen, soweit die Güter vor mittags 12 Uhr auf der Bestimmungsstation eintreffen. Eine Verpflichtung der Eisenbahnen zur Zufuhr solcher Sendungen an allgemeinen Feiertagen besteht nicht.

§ 79.[1])

Lagergeld und Wagenmiete.

Im Titel, ferner im Absatz 2, sechste und achte Zeile, Absatz 4, sechste Zeile, Absatz 5, vierte Zeile, Absatz 6, fünfte Zeile, sowie im Inhaltsverzeichnis auf Seite 5 ist das Wort «Wagenmiete» durch «*Verspätungsgebühr*» zu ersetzen.

Im Absatz 2, zweiter Satz, sind die Worte «im letzteren Falle» zu streichen.

§ 95.[2])

Höhe der Schadenersatzes bei Versäumung der Lieferfristen.

Im französischen Texte sind überall die Worte «délai de transport» durch die Worte «*délai de livraison*» zu ersetzen.

In Anlage III[3])

(Verzeichnis der zur Ausstellung von Leichenpässen zuständigen Amtsstellen)

sollen Ziffer 1 und 19 lauten:

1. Zürich, Polizeidirektion und Direktion der Pflegeanstalt Rheinau für Leichen nach dem pathologischen Institut Zürich.
19. Aargau, Bezirksämter.

Anlage V

(Bestimmungen über die von der Beförderung ausgeschlossenen und die nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände)

ist durch folgende **neue Anlage V** ersetzt worden:

[1]) Z. 1894 S. 105.
[2]) Z. 1894 S. 111.
[3]) Z. 1894 S. 81.

Digitized by Google

§ 57.[1])

Sont **exclus** du transport:

1. Les objets soumis à la régale des postes, c'est-à-dire les lettres fermées, les cartes portant des communications manuscrites (cartes postales), les journaux politiques étrangers paraissant au moins une fois par semaine, ainsi que les envois fermés de toute espèce dont le poids ne dépasse pas 5 kilogrammes.

Observation. Sont considérés comme fermés tous les objets qui sont cachetés, ficelés, cloués, collés, cousus, munis de serrure ou renfermés dans leur emballage de telle sorte qu'on n'en puisse atteindre le contenu sans rompre ou couper l'emballage ou sans employer des clefs ou autres instruments. Les envois entourés de ficelle avec un simple nœud ou avec un nœud coulant ne sont pas considérés comme fermés dans le sens de la régale des postes.

Il est interdit de réunir dans un seul envoi plusieurs des objets mentionnés sous chiffre 1 ci-dessus (y compris les paquets fermés jusqu'au poids de 5 kilogrammes) et destinés à des personnes différentes.

Sont exceptés de cette disposition et abandonnés ou remis par l'administration des postes au transport exclusif par le chemin de fer, même lorsque chaque colis est fermé et pèse moins de 5 kilogrammes:

a) Tous les objets énumérés au § 58.

b) Les objets qui, par leurs dimensions, leur poids ou leur conditionnement ne se prêtent pas au transport par la poste, tels que chars d'enfants, vélocipèdes, etc., et en général tous les objets dépassant dans un sens quelconque la dimension de 2 mètres.

c) Les chiens vivants et autres animaux vivants d'une certaine taille.

d) Les envois de volailles de toute nature, de même que ceux d'autres animaux vivants, lorsque les colis pris isolément, dépassent dans un sens quelconque la dimension de 70 centimètres.

2. *Les objets* qui, par leur dimension, leur poids ou leur conditionnement, ne se prêteraient pas au transport, à raison du matériel et des aménagements, même d'un seul des chemins de fer dont le concours est nécessaire pour l'exécution du transport.

3. *Les objets* dont le transport est interdit par mesure d'ordre public.

4. *Tous les objets susceptibles de s'enflammer spontanément ou de faire explosion*, pour autant qu'il n'est pas créé d'exceptions au § 58, notamment:

a) La nitroglycérine (huile explosive) comme telle, et des mélanges liquides de nitroglycérine avec des substances explosives elles-mêmes (pour les cartouches de gélatine explosive et de dynamite gélatineuse, voir § 58, XXXV a 6).

[1]) B. 1894 p. 126.

§ 57.[1])

Von der Beförderung sind **ausgeschlossen**:

1. diejenigen Gegenstände, welche dem Postzwang unterworfen sind, d. h. verschlossene Briefe, Karten mit schriftlichen Mitteilungen (Postkarten), ausländische politische Zeitungen, welche wöchentlich wenigstens einmal erscheinen, sowie verschlossene Sendungen, welche das Gewicht von 5 kg nicht übersteigen;

Anmerkung. Als verschlossen sind alle Gegenstände anzusehen, welche so versiegelt, verschnürt, vernagelt, zugeklebt, zugenäht, mit Schloss versehen oder sonst in ihrem Umschlag verwahrt sind, dass deren Inhalt nicht ohne Aufbrechen, Aufschneiden oder Anwendung von Schlusseln oder andern Instrumenten herausgenommen werden kann. Die Verschnürung durch eine blosse Schleife oder einen Knoten wird nicht als Verschluss angesehen.

Es ist untersagt, einzelne der vorstehend in Ziffer 1 erwähnten Gegenstände (also auch verschlossene Pakete bis 5 Kilogramm), welche für verschiedene Personen bestimmt sind, in eine Sendung zu vereinigen.

Ausgenommen hiervon sind und werden seitens der Postverwaltung dem ausschliesslichen Eisenbahntransporte auch dann überlassen beziehungsweise zugewiesen, wenn die einzelnen Kolli verschlossen sind und weniger als 5 Kilogramm wiegen:

a) sämtliche in § 58 aufgeführten Gegenstände;

b) Gegenstände, die wegen des grossen Umfangs oder Gewichts oder wegen ihrer Beschaffenheit überhaupt für den Posttransport sich nicht eignen, wie Kinderwagen, Velocipede etc. und überhaupt alle Gegenstände, welche das Mass von 2 Meter in einer Richtung überschreiten;

c) lebende Hunde und überhaupt grössere lebende Tiere;

d) Geflügelsendungen aller Art, sowie andere lebende Tiere, sofern die einzelnen Kolli in irgend einer Richtung die Dimension von 70 Centimeter überschreiten.

2. *diejenigen Gegenstände*, welche wegen ihres Umfanges, ihres Gewichtes oder ihrer sonstigen Beschaffenheit, nach der Anlage und dem Betriebe auch nur einer der Bahnen, welche an der Ausführung des Transportes teilzunehmen haben, sich zur Beförderung nicht eignen:

3. *diejenigen Gegenstände*, deren Beförderung aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist.

4. *alle der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Gegenstände*, soweit nicht in § 58 Ausnahmen zugelassen sind, insbesondere:

a) Nitroglycerin (Sprengöl) als solches, abtropfbare Gemische von Nitroglycerin mit an sich explosiven Stoffen (wegen Sprenggelatine- und Gelatinedynamit-Patronen vergl. § 58, XXXV a 6);

[1]) Z. 1894 S. 126.

Digitized by Google

b) Mélanges, sous forme non liquide, de nitroglycérine avec des matières pulvérulentes, qui elles-mêmes ne sont pas explosibles (la dynamite et les substances semblables) en masse non compacte (pour les cartouches de dynamite, voir § 58, XXXV a 6).

c) Sels picriques, ainsi que les mélanges explosifs contenant des picrates ou chlorates (jaune de picrine, jaune d'aniline, etc.); (pour les allumettes chimiques et la poudre de cire, voir § 58, III et XXXV c).

d) Fulminate de mercure, fulminate d'argent, fulminate d'or, ainsi que les mélanges dans la préparation desquels il entre de ces fulminates (pour les amorces et les capsules, les bonbons fulminants et les pois fulminants, voir § 58, II, XLI et XLIII).

e) Tous les produits chimiques et préparations dans lesquels il entre du phosphore (pour les allumettes chimiques ainsi que pour les mèches et amorces explosibles, voir § 58, III et XLII a).

f) Les armes à feu chargées.

g) La poudre à canon et la poudre de mine (poudre noire) et les mélanges analogues, tels que spécialement le salpêtre inflammable; la poudre de bois, c'est-à-dire un mélange de bois nitré et de nitrates avec ou sans addition de sulfates et de chlorates; la poudre grenée, consistant en un mélange de dinitrocellulose et de nitrate de baryte; la poudre de sûreté de Bautzen (mélange de salpêtre ammoniacal et de savon à base de soude) en vrac; la poudre de petit calibre de Rottweil (poudre chimique composée d'une solution de cellulose nitrée); la poudre cubique (de gélatine explosible, comprimée à chaud) ainsi que les poudres à faible fumée préparées avec du fulmicoton gélatineux, avec ou sans addition d'autres matières explosibles; la plastoménite (poudre obtenue par la réduction de la nitrocellulose avec des combinaisons de nitrates à l'état solide): toutes ces matières aussi sous forme de cartouches. (En ce qui concerne les cartouches pour armes à feu, voir § 58, XXXV a 1 et XXXVI et en ce qui concerne les cartouches de poudre de sûreté de Bautzen, voir § 58, XXXV c).

Sont réservées les prescriptions fédérales relatives au transport de la poudre de guerre et de commerce et de la munition chargée.

b) nicht abtropfbare Gemische von Nitroglycerin mit pulverförmigen, an sich nicht explosiven Stoffen (Dynamit und ähnliche Präparate) in loser Masse (wegen Dynamitpatronen vergleiche § 58 XXXV a 6);

c) pikrinsaure Salze, sowie explosive Gemische, welche pikrinsaure und chlorsaure Salze enthalten (auch Pikringelb, Anilingelb etc.), (wegen Streichhölzer und Wachspulver vergleiche § 58, III und XXXV c);

d) Knallquecksilber, Knallsilber und Knallgold, sowie die damit dargestellten Präparate (wegen Zündungen und Zündhütchen, Knallbonbons und Knallerbsen vergl. § 58, II, XLI und XLIII);

e) solche Präparate, welche Phosphor in Substanz beigemischt enthalten (wegen der Streichhölzer sowie der Zündbänder und Zündblättchen vergl. § 58, III und XLII a);

f) geladene Schusswaffen;

g) Schiess- und Sprengpulver (Schwarzpulver) und ähnliche Gemenge, wie insbesondere der sogenannte brennbare Salpeter; Holzpulver, d. h. ein Gemenge von nitriertem Holz und salpetersauren Salzen mit oder ohne Zusatz von schwefelsauren und chlorsauren Salzen: gekörntes Pulver, das aus einem Gemenge von Dinitrocellulose und Barytsalpeter besteht; Bautzener Sicherheitspulver (ein Gemenge von Ammoniaksalpeter und Natronseife) in loser Masse; Rottweiler-Klein-Kaliberpulver (ein chemisches Pulver aus aufgelöster nitrierter Cellulose); Würfelpulver (Pulver aus warm abgepresster Sprenggelatine), sowie solche rauchschwache Pulver, welche aus gelatinierter Schiessbaumwolle mit oder ohne Zusatz anderer Explosivstoffe hergestellt sind; Plastomenit (ein aus Nitrocellulose durch Zusammenschmelzen mit festen Nitroverbindungen hergestelltes Pulver); sämtlich auch in Form von Patronen (wegen fertiger Patronen für Handfeuerwaffen vergleiche § 58, XXXV a 1 und XXXVI, und wegen Patronen aus Bautzener Sicherheitspulver § 58, XXXV c).

Vorbehalten bleiben die Bundesvorschriften über den Transport von Kriegs- und Handelspulver und geladener Munition.

Digitized by Google

§ 58.[1])

Sont admis au transport **sous certaines conditions**:

I-LIII.

Les objets énumérés également sous les numéros I à LIII de l'annexe I des dispositions réglementaires pour l'exécution de la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer (B. 1895 p. 478), — avec les **additions** et **modifications** suivantes:

Le n° **II** contient un renvoi au n° XXXV b (pour les amorces explosives) intercalé dans le règlement de transport.

De même au n° **IV** il est renvoyé (pour les autres mèches) au chiffre XXXV a 3.

Il a été ajouté au n° **VI** un troisième alinéa qui a la teneur suivante:

Le *phosphure de calcium* est accepté au transport aux mêmes conditions que le phosphore amorphe. Les caisses doivent porter la suscription «phosphure de calcium».

Au n° **IX**, il a été intercalé dans la parenthèse après les mots «les gouttes d'Hoffmann et le collodion» les mots: «ainsi que les solutions de fulmi-coton pour collodion dans l'amylacétate».

Il a été inséré comme nouveau n° **XI** a:

La substance employée généralement pour dénaturer l'alcool (combinaison d'esprit de bois et de pyridine) est transportée aux conditions suivantes:

1. Si elle n'est pas renfermée dans des wagons spécialement construits à cet effet (wagons-citernes) ou dans des tonneaux, elle ne peut être admise au transport que dans des vases de métal ou de verre dont l'emballage remplira les conditions suivantes:

a) Quand plusieurs vases contenant de cette substance sont réunis en *un* colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre d'infusoires ou autres substances meubles.

b) Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides, munis de couvercles bien assujettis et de poignées, et garnis d'une quantité suffisante de

[1]) B. 1894 p. 126; 1896 p. 285; 1898 p. 82.

§ 58.[1])

Bedingungsweise werden zum Transporte zugelassen:

I—LIII.

Die *Gegenstände, welche in der Beilage 1 zu den Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr (Z. 1895 S. 475) ebenfalls unter I bis LIII bezeichnet sind,* — mit den nachstehenden **Ergänzungen** beziehungsweise **Änderungen**:

Bei **II** ist auf die ergänzungsweise in das Transportreglement eingeschaltete Ziffer XXXV b (wegen sprengkräftigen Zündungen) verwiesen.

Bei **IV** ist in gleicher Weise (wegen anderer Zündschnüre) auf Ziffer XXXV a 3 verwiesen.

Der Ziffer **VI** ist als dritter Absatz angefügt:

Phosphorcalcium wird unter den gleichen Bedingungen wie amorpher Phosphor zur Beförderung angenommen. Die Aufschrift der Kisten hat zu lauten: «Phosphorcalcium enthaltend».

In **IX** ist nach «Hoffmannstropfen und Kollodium» eingeschaltet: «sowie Lösungen von Kollodiumwolle in Amylacetat».

Neu eingeschaltet ist als **XI** a:

Das allgemeine Denaturierungsmittel für Spiritus (mit Pyridin versetzter Holzgeist) wird unter folgenden Bedingungen befördert:

1. Dasselbe darf, sofern nicht besonders dazu konstruierte Wagen (Kesselwagen) oder Fässer zur Verwendung kommen, nur in Metall- oder Glasgefässen aufgegeben werden, deren Verpackung nachstehenden Vorschriften entspricht:

a) Werden mehrere Gefässe mit diesem Stoffe in *einem* Frachtstück vereinigt, so müssen sie in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Stoffen fest verpackt sein.

b) Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefässe in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten

[1]) Z. 1894 S. 126; 1896 S. 292; 1898 S. 82.

Digitized by Google

matière d'emballage; le couvercle consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues, doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux mélangé avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 75 kilogrammes.

2. Le transport n'est effectué que dans des wagons découverts.

Cette disposition s'applique aussi aux tonneaux et autres récipients dans lesquels la substance servant à dénaturer l'alcool a été transportée. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels dans la lettre de voiture.

3. En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir la disposition au n° XXXV.

Au n° **XII**, la *chaux verte* est définie ainsi qu'il suit: «c'est-à-dire la chaux calcinée qui a servi dans les usines à l'épuration du gaz d'éclairage».

Un troisième alinéa a été ajouté au n° **XIV**:

La *déinite* (mélange d'acide picrique avec 10 à 30 % de trinitrotoluol pulvérisé) n'est expédiée également que sur l'attestation spécifiée ci-dessus, constatant que le mélange peut être transporté sans danger.

Le passage suivant a été intercalé au premier alinéa du n° **XV**, après «l'eau forte»: «à l'exception de l'acide nitrique rouge, fumant [pour celui-ci voir XVII]».

Ce même n° **XV** a reçu les nouveaux alinéas suivants:

4. Le chargement des envois parmi lesquels il se trouverait ne fût-ce qu'*un seul* colis dont le poids dépasserait 75 kilogrammes, incombe à l'expéditeur et le déchargement au destinataire. Le chemin de fer n'est pas obligé, en ce qui concerne ces colis, de donner suite aux réquisitions qu'il devrait satisfaire, s'il s'agissait d'autres marchandises.

5. Si le déchargement et l'enlèvement de ces envois ne sont pas effectués dans les trois jours qui suivent l'arrivée de la marchandise à la gare de destination, ou dans les trois jours après que l'avis d'arrivée a été envoyé, l'administration du chemin de fer est autorisée — à la condition d'observer les dispositions du § 78, alinéa 4, du règlement de transport — à déposer ces envois dans un entrepôt ou à les confier à un commis-

Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muss, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein, Das Bruttogewicht des einzelnen Kollos darf 75 Kilogramm nicht übersteigen.

2. Die Beförderung findet nur in offenen Wagen statt.

Diese Bestimmung gilt auch für die Fässer und sonstigen Gefässe, in denen das Denaturierungsmittel befördert worden ist. Derartige Gefässe sind im Frachtbriefe stets als solche zu bezeichnen.

3. Wegen Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche die Bestimmung unter XXXV.

In **XII** ist *Grünkalk* wie folgt umschrieben: «d. h. der gebrannte Kalk, welcher in den Gaswerken zur Reinigung des Leuchtgases gedient hat».

XIV hat folgenden dritten Absatz erhalten:

Deinit (ein Gemisch von Pikrinsäure mit 10 bis 30 % Trinitrotoluol in Pulverform) wird nur gegen eine ebenso auszustellende Bescheinigung über die Ungefährlichkeit des Gemisches befördert.

Im ersten Absatz von **XV**, nach «Scheidewasser» ist eingeschaltet «— mit Ausnahme von roter rauchender Salpetersäure, (wegen dieser vergleiche XVII) —».

Dieselbe Ziffer **XV** hat folgende neue Alinea erhalten:

4. Das Auf- und Abladen von Sendungen, bei welchen sich auch nur *ein Kollo* im Gewichte von mehr als 75 Kilogramm befindet, ist vom Absender, beziehungsweise Empfänger, zu besorgen. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, hinsichtlich der fraglichen Kolli desfallsigen, für andere Güter zulässigen Requisitionen Folge zu leisten.

5. Falls das Abladen und Abholen solcher Sendungen seitens der Empfänger nicht binnen drei Tagen nach der Ankunft auf der Empfangsstation, beziehungsweise nach der Avisierung der Ankunft, erfolgt, so ist die Eisenbahnverwaltung berechtigt, die Sendungen unter Beachtung der Bestimmungen in § 78, Absatz 4, des Transportreglementes in ein Lagerhaus zu bringen oder an einen Spediteur zu übergeben. Sofern dies nicht thunlich ist, kann

Digitized by Google

sionnaire. Si cela est impossible, elle peut les vendre sans autre formalité.

A été intercalé comme nouveau n° **XV** a:

Les *résidus d'acide sulfurique* résultant de la *fabrication de la nitroglycérine* ne sont admis à l'expédition que si la lettre de voiture porte une attestation du fabricant certifiant qu'ils ont été complètement dénitrés. Pour le reste, les dispositions du n° XV sont applicables.

Au n° **XVI**, premier alinéa, il a été ajouté après les mots «prescriptions spécifiées sous XV, 1, 3» les mots: «(à l'exception de la disposition du 2 citée au 3)».

Il a été intercalé les chiffres «4 et 5» au dernier alinéa du n° **XVIII** après «XV, 2, 3».

Au n° **XIX**, après les mots «les autres spiritueux non dénommés», il a été ajouté «de même que pour l'*amylacétate*».

Les 2°, 3° et 4° alinéas du préambule du n° **XX** ont reçu la teneur suivante:

les *huiles préparées avec le goudron de lignite*, les *huiles de tourbe et de schiste, l'asphalte-naphte et les produits de leur distillation*, si ces huiles et produits ont au moins le poids spécifique ci-dessus indiqué (Solaröl, photogène, etc.);

les *huiles préparées avec le goudron de houille* qui, à une température de 17,5° du thermomètre centigrade (Celsius), ont un poids spécifique de moins de 1,0 (benzol, toluol, xylol, cumol, etc.), ainsi que l'*essence de mirbane* (nitro-benzine);

les *hydro-carbures d'autre provenance* qui ont un poids spécifique d'au moins 0,830 à une température de 17,5° du thermomètre centigrade (Celsius).

Le préambule du n° **XXI** a été rédigé de la manière suivante:

Le *pétrole à l'état brut et rectifié*, les *huiles préparées avec le goudron de lignite*, les *huiles de tourbe et de schiste, l'asphalte-naphte* et les *produits de leur distillation*, lorsque ces matières ne tombent pas sous l'application des dispositions du n° XX et qu'elles ont un poids spécifique inférieur à 0,780 et supérieur à 0,680 à la température de 17,5° du thermomètre centigrade (Celsius);

le *pétrole-naphte* et les *produits de la distillation du pétrole et du pétrole-naphte* (benzine, ligroïne, essence pour nettoyage, etc.), ainsi que les *solutions de caoutchouc ou de gutta-percha*, composées

sie die Sendungen ohne weitere Förmlichkeiten verkaufen.

Neu aufgenommen ist als **XV** a:

Abfallschwefelsäure aus Nitroglycerinfabriken wird nur dann zur Beförderung zugelassen, wenn sie nach einer von dem Fabrikanten auf dem Frachtbriefe ausgestellten Bescheinigung vollständig denitriert worden ist. Im übrigen finden die Vorschriften unter XV Anwendung.

In **XVI** ist im ersten Absatz nach «den Vorschriften unter XV 1, 3» angefügt: «(mit Ausnahme der bei 3 angezogenen Bestimmung unter 2)».

Im letzten Absatz von **XVIII** ist nach «XV 2, 3» eingeschaltet: «4 und 5».

In **XIX** ist nach «nicht genannte Spirituosen» eingeschaltet: «sowie für *Amylacetat*».

In **XX** lauten die Absätze 2, 3 und 4 im Eingang folgendermassen:

Die aus *Braunkohlenteer bereiteten Öle, Torf-* und *Schieferöle, Asphaltnaphtha* und *Destillate aus solchen*, sofern dieselben mindestens das vorgenannte specifische Gewicht haben (Solaröl, Photogen etc.);

Steinkohlenteeröle, die bei 17,5° Celsius ein geringeres specifisches Gewicht als 1,0 haben (Benzol, Toluol, Xylol, Cumol etc.), sowie *Mirbanöl* (Nitrobenzol);

ferner *Kohlenwasserstoffe anderen Ursprungs*, die bei 17,5° Celsius ein specifisches Gewicht von mindestens 0,830 haben.

Der Eingang von **XXI** hat folgenden abgeänderten Wortlaut:

Petroleum, rohes und gereinigtes, Braunkohlenteeröle, ferner *Torf-* und *Schieferöle, Asphaltnaphtha* sowie *Destillate aus solchen*, sofern diese Stoffe nicht unter die Bestimmungen von Nr. XX fallen und bei 17,5° Celsius ein specifisches Gewicht von weniger als 0,780 und mehr als 0,680 haben;

Petroleumnaphtha und *Destillate aus Petroleum und Petroleumnaphtha* (Benzin, Ligroin, Putzöl u. s. w.), sowie *Lösungen von Kautschuk oder Guttapercha*, die vorwiegend aus Petroleumnaphtha bestehen, so-

Digitized by Google

essentiellement de pétrole-naphte, lorsque ces matières ont un poids spécifique supérieur à 0,680 à la température de 17,5° du thermomètre centigrade.

Au n° **XXII**, sous b, aa, le mot « Substanzen » a été remplacé dans le texte allemand par « Stoffen »: de plus, il a été ajouté à la fin de ce numéro l'alinéa suivant:

9. En outre, les dispositions du n° XV, 5, sont applicables.

Le premier alinéa du n° **XXIII** a été rédigé comme suit:

Le transport d'*huile de térébenthine* et *autres huiles de mauvaise odeur*, ainsi que de l'*ammoniaque*, du *poison contre le schizoneure* (mélange de savon mou, d'huile phéniquée et d'huile pyrogénée), puis de la *formaline* (moyen de désinfection qui renferme de la formaldéhyde et de l'acide formique) n'est effectué que dans des wagons découverts.

A la fin du n° **XXV** on a ajouté: « 4 et 5 ».

Dans le préambule du n° **XXVI**, après les mots « sulfate de cuivre », il a été intercalé les mots: « poudre unique pour bouillie bordelaise ». L'alinéa final suivant relatif à ce produit a été en outre ajouté:

Lorsque la poudre pour bouillie bordelaise (poudre de vitriol) est expédiée en wagons complets, elle peut aussi être emballée dans des sacs solides.

N° **XXXI**. Entre « le chanvre » et « le jute » on a fait figurer: « les étoupes ».

Le premier alinéa a été augmenté encore de la phrase suivante: « Sous réserve des dispositions du 4me alinéa, ces objets ne peuvent être remis au transport qu'à l'état sec, et les déchets provenant de la filature ou du tissage ne doivent pas être pressés en balles. »

Un nouvel alinéa 4 du n° XXXI stipule que:

Les torchons gras ou imprégnés de vernis sont admis au transport même mouillés ou humides, lorsqu'ils sont emballés dans les conditions indiquées au 3me alinéa.

Le chiffre 2 du n° **XXXII** a été rédigé ainsi qu'il suit:

2. Les expéditions partielles des objets de cette catégorie, non dénommés ci-dessus au chiffre 1,

fern diese Stoffe bei 17,5° Celsius ein specifisches Gewicht von mehr als 0,680 haben.

In **XXII** ist im deutschen Texte unter b, aa, der Ausdruck « Substanzen » ersetzt durch « Stoffen »; und sodann in beiden Texten folgender Schlussabsatz angefügt:

9. Ausserdem finden die Bestimmungen unter XV, 5, Anwendung.

In **XXIII** lautet der erste Absatz wie folgt:

Die Beförderung von *Terpentinöl* und *sonstigen übelriechenden Ölen*, desgleichen von *Salmiakgeist*, *von Blutlausgift* (einem Gemenge von Schmierseife, Karbolöl und Fuselöl), sowie von *Formalin* (einem Desinfektionsmittel, das Formaldehyd und Ameisensäure enthält), findet nur in offenen Wagen statt.

Der Ziffer **XXV** ist am Ende angefügt: « 4 und 5 ».

Im Eingang zu **XXVI** ist nach « Kupferpigmente » eingeschaltet: « Pulver zur Herstellung von Bordeauxbrühe » und ein darauf bezügliches Schlussalinea wie folgt beigefügt:

Für Pulver zur Herstellung von Bordeauxbrühe (Vitriolpulver) wird bei Beförderung in ganzen Wagenladungen auch die Verpackung in soliden Säcken gestattet.

In **XXXI** ist zwischen « Hanf » und « Jute » eingeschaltet: « Werg ».

Dem ersten Alinea ist ein Schlusssatz: « Diese Gegenstände dürfen, vorbehältlich der Bestimmungen in Absatz 4, nur in trockenem Zustande aufgeliefert werden, auch dürfen die Abfälle vom Verspinnen und Verweben nicht in Ballen gepresst sein » angefügt.

Ein neues Alinea 4 in XXXI lautet wie folgt:

Gefettete oder gefirnisste Putzlappen (Putztücher) werden in der unter Absatz 3 vorgesehenen Verpackung auch in nassem oder feuchtem Zustande zur Beförderung zugelassen.

In **XXXII** lautet Ziffer 2 folgendermassen:

2. Einzelsendungen der vorstehend unter Ziffer 1 nicht genannten Gegenstände dieser Kategorie

ne sont admises qu'emballées dans des tonneaux, cuveaux ou caisses solides et hermétiquement clos. Toutefois, les expéditions partielles de *peaux fraîches non salées* sont, pendant les mois de *novembre*, *décembre*, *janvier* et *février*, admises aussi dans des sacs solidement fermés, en bon état, d'un tissu fort et épais, à la condition que les sacs soient passés à l'acide phénique pour que la mauvaise odeur du contenu ne puisse se faire sentir. Les lettres de voiture doivent indiquer la dénomination exacte des objets emballés dans les tonneaux, cuveaux, caisses ou sacs. Le transport ne pourra avoir lieu que dans des wagons ouverts. — Un nouveau chiffre 4 porte que:

4. *Les résidus secs ou comprimés à l'état humide, provenant de la fabrication de la colle de cuir (résidus calcaires, résidus du chaulage des retailles de peau, ou résidus utilisés comme engrais)* doivent être recouverts entièrement de deux grandes bâches superposées, imperméables et non goudronnées. La bâche inférieure doit être passée à l'acide phénique dilué, de telle sorte qu'aucune odeur méphitique ne puisse se faire sentir. Entre les couvertures, qui doivent être fournies par l'expéditeur, il sera répandu une couche de chaux sèche éteinte, de poussière de tourbe ou de tan ayant déjà servi.

Les *résidus de cette nature, non comprimés et à l'état humide*, doivent être emballés dans des tonneaux ou cuveaux solides et bien clos, de telle sorte que l'odeur du contenu du récipient ne puisse se faire sentir.

Les chiffres 4, 5, 6, 7 sont devenus les chiffres 5, 6, 7, 8.

Le préambule du n° **XXXV** a reçu la teneur suivante:

Quand les produits chimiques spécifiés sous les n°s VIIIa, IX, XI, XIa, XV, XVa, XVI, XIX à XXIII inclus, ainsi que le n° L, sont livrés au transport en quantité ne dépassant pas 10 kilogrammes par espèce, il est permis de réunir en un colis, tant entre eux qu'avec d'autres objets admis au transport sans conditions, les corps spécifiés sous les n°s VIIIa, IX, XI, XIa, XVI (à l'exception du brome), XIX à XXIII inclus, ainsi que le n° L, d'une part, etc.

Les nouvelles dispositions ci-après ont été adoptées:

werden nur in feste, dicht verschlossene Fässer, Kübel oder Kisten verpackt zugelassen. Einzelsendungen *ungesalzener frischer Häute* dürfen jedoch während der Monate *November*, *Dezember*, *Januar* und *Februar* auch in gut verschlossene, nicht schadhafte Säcke aus dichtem, starkem Gewebe verpackt aufgeliefert werden, wenn die Säcke derart mit Karbolsäure angefeuchtet sind, dass der üble Geruch des Inhalts nicht wahrnehmbar wird. Die Frachtbriefe müssen die genaue Bezeichnung der in den Fässern, Kübeln, Kisten oder Säcken verpackten Gegenstände enthalten. Die Beförderung hat nur in offenen Wagen zu erfolgen. Auch ist eine neue Ziffer 4 folgenden Inhalts aufgenommen:

4. *Trockene oder ausgepresste feuchte Kesselrückstände von der Lederleimfabrikation (Leimkalk, Leimkäse oder Leimdünger)* müssen mit zwei übereinanderliegenden grossen, wasserdichten, nicht geteerten Wagenplanen vollständig bedeckt sein. Die untere Decke ist mit verdünnter Karbolsäure derart zu tränken, dass ein fauliger Geruch nicht wahrnehmbar ist. Zwischen den beiden vom Absender zu stellenden Decken ist eine Schicht von trockenem, gelöschtem Kalk, von Torfmull oder von gebrauchter Lohe anzubringen.

Nicht ausgepresste, nasse derartige Rückstände müssen in feste, dicht verschlossene Fässer oder Kübel derart verpackt werden, dass sich der Inhalt der Gefässe nicht durch Geruch bemerklich macht.

Die Ziffern 4, 5, 6, 7 werden damit zu: 5, 6, 7, 8.

Der Eingang von **XXXV** ist wie folgt redigiert:

Falls die unter VIIIa, IX, XI, XIa, XV, XVa, XVI, XIX bis XXIII einschliesslich, sowie unter L aufgeführten Chemikalien in Mengen von nicht mehr als je 10 Kilogramm zum Versand kommen, ist es gestattet, die unter VIIIa, IX, XI, XIa, XVI (mit Ausnahme von Brom), XIX bis XXIII einschliesslich, sowie unter L aufgeführten Korper einerseits etc.

Folgende neue Bestimmungen sind aufgenommen:

Digitized by Google

XXXVa.

1. Les *cartouches pour armes à feu* (c'est-à-dire les cartouches chargées de poudre de tir), à l'exception toutefois des cartouches spécifiées au n° XXXVI:

2. Les *pièces d'artifice* en tant qu'elles ne contiennent pas de matières exclues du transport par chemin de fer, conformément au § 57, 4, *a*, *b*, *c*, *d*, *e* (pour les pièces d'artifice chargées de poudre en poussière et mélanges analogues, voir XXXVIII, et pour les feux de bengale préparés à la laque, XLII);

3. Les *mèches, à l'exception des mèches de sûreté* (voir pour celles-ci IV);

4. La *nitrocellulose*, notamment le *fulmi-coton* (cotton powder), le *fulmi-coton pour collodion* et le *papier fulminant*, à la condition que ces matières présentent un état d'humidité de 20 % d'eau au minimum, en outre les *cartouches de fulmi-coton comprimé (moulu) revêtues d'une couche de paraffine* (pour le fulmi-coton comprimé contenant 15 % d'eau au minimum et pour le fulmi-coton en flocons, ainsi que pour le fulmi-coton pour collodion contenant tous deux 35 % d'eau au minimum, voir XXXIX et XL);

5. La *lithotrite*;

6. Les *cartouches de dynamite et de matières similaires*, telles que spécialement la *carbonite*, les *cartouches de gélatine explosible* (solution gélatineuse de fulmi-coton pour collodion dans la nitroglycerine), les *cartouches de méganite et de dynamite gélatineuse* (mélange de nitroglycerine rendue gélatineuse par le fulmi-coton pour collodion, avec des mélanges semblables à la poudre noire, c'est-à-dire des mélanges de salpêtre et de corps riches en carbone avec ou sans soufre); puis les *cartouches de kinétite* (nitrobenzole rendu gélatineux par la nitrocellulose et dans lequel on a pétri, à l'exclusion d'autres substances, du nitrate et du chlorate de potasse), à la condition que ces cartouches proviennent soit d'une fabrique suisse, autorisée à les fabriquer, soit d'une fabrique étrangère, autorisée à les faire transporter sur les chemins de fer suisses,

sont soumises aux conditions spécifiées ci-après:

A. Emballage.

En ce qui concerne le n° 1.

1. Les *cartouches pour armes à feu*, à l'exception de celles spécifiées au n° XXXVI, doivent être em-

XXXVa.

1. *Fertige* (das heisst mindestens mit dem Schiessmittel geladene) *Patronen für Handfeuerwaffen*, jedoch mit Ausnahme der unter XXXVI aufgeführten Patronen;

2. *Feuerwerkskörper*, soweit sie nicht Stoffe enthalten, welche nach § 57, 4 *a*, *b*, *c*, *d*, *e* von der Beförderung ausgeschlossen sind (wegen Feuerwerkskörper aus Mehlpulver und ähnlichen Gemischen siehe XXXVIII und wegen bengalischer Schellackpräparate XLII);

3. *Zündschnüre mit Ausnahme der Sicherheitszünder* (wegen dieser siehe IV);

4. *Nitrocellulose*, insbesondere *Schiessbaumwolle* (auch Cotton-Powder), *Kollodiumwolle* und *Pyropapier*, sofern diese Stoffe mit mindestens 20 % Wasser angefeuchtet sind, ferner *Patronen aus gepresster (gemahlener) Schiessbaumwolle mit einem Paraffinüberzuge* (wegen gepresster Schiessbaumwolle mit mindestens 15 % Wassergehalt und wegen Schiessbaumwolle in Flockenform, sowie wegen Kollodiumwolle, beide mit mindestens 35 % Wassergehalt, siehe XXXIX und XL);

5. *Lithotrit*;

6. *Patronen aus Dynamit und dynamitartigen Stoffen*, wie insbesondere *Carbonit*, *Patronen aus Sprenggelatine* (einer gelatinösen Auflösung von Kollodiumwolle in Nitroglycerin), *Patronen aus Meganit und Gelatinedynamit* (einem Gemisch von durch Kollodiumwolle gelatiniertem Nitroglycerin mit dem Schwarzpulver ähnlichen Gemischen, d. h. Gemischen aus Salpeter und kohlenstoffreichen Körpern, mit oder ohne Schwefel), ferner *Patronen aus Kinetit* (ein durch Nitrocellulose gelatiniertes Nitrobenzol, in welches unter Ausschluss anderer Substanzen ein Gemenge von salpetersaurem und chlorsaurem Kali eingeknetet ist), sofern diese Patronen aus einer für die Herstellung des betreffenden Artikels konzessionierten schweizerischen oder aus einer zur Versendung desselben auf schweizerischen Bahnen ermächtigten fremden Fabrik herstammen,

unterliegen nachstehenden Vorschriften:

A. Verpackung.

Zu 1.

1. *Fertige Patronen für Handfeuerwaffen*, mit Ausnahme der unter XXXVI aufgeführten, sind

Digitized by Google

ballées par rangées dans des boites de carton raide et de telle sorte qu'aucun déplacement ne puisse se produire. Ces boites de carton doivent être rangées les unes contre les autres, superposées et renfermées dans de fortes caisses en bois ou dans des tonneaux solides non garnis de cercles ou bandes de fer, répondant par leurs dimensions au poid de leur contenu et dont les jointures seront bouchées de telle sorte qu'aucune déperdition ne puiss se produire. Les caisses ou tonneaux en bois peuvent être remplacés par des tonneaux dits tonneaux américains, formés de plusieurs couches de carton très fort, très raide et verni. Les caisses ne doivent pas être fermées au moyen de clous en fer.

2. Le poids des cartouches renfermées dans un colis isolé ne peut dépasser 60 kilogrammes et le poids brut ne doit pas dépasser 90 kilogrammes.

3. Les récipients doivent porter, d'une manière apparente, l'inscription « Cartouches pour armes à feu », soit imprimée sur étiquette, soit marquée au pinceau.

En ce qui concerne le n° 2.

1. Les *pièces d'artifice* doivent être transportées dans des caisses ou dans des tonneaux en bois solide, répondant par leurs dimensions au poids de leur contenu et dont les jointures doivent être bouchées de manière qu'aucune déperdition ne puisse se produire. Les caisses ou tonneaux ne doivent pas être garnis de cercles ou bandes de fer. Il est permis de remplacer les caisses ou tonneaux en bois par des tonneaux dits tonneaux américains, formés de plusieurs couches de carton très fort, très raide et verni. Les caisses ne doivent pas être fermées au moyen de clous en fer.

2. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 90 kilogrammes.

3. Les récipients doivent porter, d'une manière apparente, l'inscription « Pièces d'artifice », soit imprimée sur étiquette, soit marquée au pinceau.

En ce qui concerne le n° 3.

1. Les *mèches (à l'exception des mèches de sûreté)* doivent être transportées dans des caisses ou dans des tonneaux en bois solide, répondant par leurs dimensions au poids de leur contenu, et dont les

zunächst partienweise in Kartons von steifer Pappe derart fest zu verpacken, dass ein Verschieben in den Kartons nicht eintreten kann. Die einzelnen Kartons mit Patronen sind sodann dicht neben- und übereinander in gut gearbeitete, dem Gewicht des Inhalts entsprechend starke Holzkisten oder Tonnen, deren Fugen so gedichtet sind, dass ein Ausstreuen nicht stattfinden kann, und welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, fest zu verpacken. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnissten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer) verwendet werden. Der Verschluss der Kisten darf nicht mittelst eiserner Nägel erfolgen.

2. Das Gewicht der in einem Behälter befindlichen Patronen darf 60 Kilogramm, das Bruttogewicht eines Behälters 90 Kilogramm nicht überschreiten.

3. Die Behälter müssen mit der deutlichen, gedruckten oder schablonierten Aufschrift « Patronen für Handfeuerwaffen » versehen sein.

Zu 2.

1. *Feuerwerkskörper* sind in hölzerne, haltbare und dem Gewichte des Inhalts entsprechend starke Kisten oder Tonnen, deren Fugen so gedichtet sind, dass ein Ausstreuen nicht stattfinden kann, und welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, fest zu verpacken. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnissten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer) verwendet werden. Der Verschluss der Kisten darf nicht mittelst eiserner Nägel erfolgen.

2. Das Bruttogewicht eines Behälters darf 90 Kilogramm nicht übersteigen.

3. Die Behälter müssen mit der deutlichen, gedruckten oder schablonierten Aufschrift « Feuerwerkskörper » versehen sein.

Zu 3.

1. *Zündschnüre (ausschliesslich Sicherheitszünder)* sind in hölzerne, haltbare und dem Gewichte des Inhalts entsprechend starke Kisten oder Tonnen, deren Fugen so gedichtet sind, dass ein Ausstreuen

jointures doivent être bouchées de manière qu'aucune déperdition ne puisse se produire. Ces caisses ou tonneaux ne doivent pas être garnis de cercles ou de bandes de fer. Les caisses ou tonneaux en bois peuvent être remplacés par des tonneaux dits tonneaux américains, formés de plusieurs couches de carton très fort, très raide et verni. Les caisses ne doivent pas être fermées au moyen de clous en fer.

2. Le poids des mèches renfermées dans une caisse ou dans un tonneau ne peut dépasser 60 kilogrammes et le poids brut ne doit pas dépasser 90 kilogrammes.

3. Les récipients doivent porter, d'une manière apparente, l'inscription «Mèches», soit imprimée sur étiquette, soit marquée au pinceau.

En ce qui concerne le n° 4.

1. Les produits de *nitrocellulose*, notamment le *fulmi-coton* (cotton powder), le *fulmi-coton pour collodion* et le *papier fulminant* — à moins que ces objets ne soient exclus du transport sur les chemins de fer en vertu de dispositions spéciales — doivent être emballés dans des caisses ou dans des tonneaux en bois solide, non garnis de cercles ou bandes de fer, répondant par leurs dimensions au poids de leur contenu, et de telle sorte qu'aucune friction du contenu ne puisse se produire. Les caisses ou tonneaux en bois peuvent être remplacés par des tonneaux dits tonneaux américains, formés de plusieurs couches de carton très fort, très raide et verni. Les caisses ne doivent pas être fermées au moyen de clous en fer.

2. Les *cartouches de fulmi-coton comprimé* (moulu) *revêtues d'une couche de paraffine* doivent, avant leur mise dans les récipients, être empaquetées dans du papier solide.

3. Ces cartouches, ainsi que le *fulmi-coton* et les autres *nitrocelluloses*, ne doivent pas être pourvues d'amorces. Elle ne doivent pas même être réunies avec celles-ci dans le même emballage ou transportées avec elles dans le même wagon. Le fulmi-coton et les autres nitrocelluloses doivent être enfermés dans des récipients étanches.

4. Le poids brut d'un récipient rempli de *fulmi-coton* ou d'autre *nitrocellulose* ne peut pas dépasser 90 kilogrammes, le poids brut d'un récipient con-

nicht stattfinden kann, und welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, fest zu verpacken. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnissten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer) verwendet werden. Der Verschluss der Kisten darf nicht mittelst eiserner Nägel erfolgen.

2. Das Gewicht der in einem Behälter befindlichen Zündschnüre darf 60 Kilogramm, das Bruttogewicht eines Behälters 90 Kilogramm nicht überschreiten.

3. Die Behälter müssen mit der deutlichen, gedruckten oder schablonierten Aufschrift «Zündschnüre» versehen sein.

Zu 4.

1. *Nitrocellulose*, insbesondere *Schiessbaumwolle* (auch Cotton-Powder), *Kollodiumwolle* und *Pyropapier* — soweit derlei Präparate nicht durch besondere Bestimmungen vom Eisenbahntransporte ausgeschlossen sind — sind in hölzerne, haltbare und dem Gewichte des Inhalts entsprechend starke Kisten oder Tonnen, welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, so fest zu verpacken, dass eine Reibung des Inhalts nicht stattfinden kann. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnissten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer) verwendet werden. Der Verschluss der Behälter darf nicht mittelst eiserner Nägel erfolgen.

2. *Mit einem Überzug von Paraffin versehene Patronen aus gepresster* (gemahlener) *Schiessbaumwolle* sind vor ihrer Einlage in die Behälter durch eine feste Umhüllung von Papier in Pakete zu vereinigen.

3. Diese Patronen, sowie *Schiessbaumwolle* und *andere Nitrocellulose* dürfen weder mit Zündungen versehen, noch mit solchen in dieselben Behälter oder in denselben Wagen verpackt werden. Schiessbaumwolle, sowie andere Nitrocellulose, muss in wasserdichte Behälter verpackt sein.

4. Das Bruttogewicht eines mit *Schiessbaumwolle* oder *anderer Nitrocellulose* gefüllten Behälters darf 90 Kilogramm, das Bruttogewicht eines *Schiess-*

tenant des *cartouches de fulmi-coton* ne peut pas dépasser 35 kilogrammes.

5. Les récipients doivent porter, d'une manière apparente, suivant leur contenu, l'inscription «Fulmi-coton» ou «Cartouches de fulmi-coton», etc., soit imprimée sur étiquette, soit marquée au pinceau.

En ce qui concerne le n° 5.

1. La *lithotrite* doit être bien emballée dans de solides caisses ou tonneaux en bois, d'une épaisseur correspondant au poids du contenu, dont les jointures seront bouchées de telle sorte, qu'aucune déperdition ne puisse se produire et qui seront dépourvus de cercles ou bandes en fer. Au lieu de caisses ou de tonneaux en bois, on peut aussi employer des fûts (dits américains), formés de plusieurs couches de carton très fort, très raide et verni, de même que des récipients en métal, à l'exclusion de ceux en fer. Les récipients ne doivent avoir ni clous, ni vis en fer, ni d'autres moyens d'attache du même métal.

2. Le poids brut d'un récipient ne doit pas dépasser 90 kilogrammes.

3. Les récipients doivent porter d'une manière apparente l'inscription «lithotrite» soit imprimée sur étiquette, soit marquée au pinceau.

En ce qui concerne le n° 6.

1. Les *cartouches de dynamite* et de *matières similaires* dont les douilles peuvent être entourées de papier paraffiné, mais non de papier graissé ou huilé, doivent être réunies en paquets au moyen d'un solide emballage de papier. Ces paquets doivent être renfermés dans de fortes caisses en bois ou dans des tonneaux solides, non garnis de cercles ou bandes de fer, répondant par leurs dimensions au poids de leur contenu et dont les jointures sont bouchées de telle sorte qu'aucune déperdition ne puisse se produire. Les caisses ou tonneaux en bois peuvent être remplacés par des tonneaux dits tonneaux américains, formés de plusieurs couches de carton très fort, très raide et verni. Les caisses ne doivent pas être fermées au moyen de clous en fer. Ces cartouches ne sont admises au transport que dans leurs récipients et leur emballage originaux.

baumwollepatronen enthaltenen Behälters 35 Kilogramm nicht übersteigen.

5. Die Behälter müssen je nach ihrem Inhalte mit der deutlichen, gedruckten oder schablonierten Aufschrift «Schiessbaumwolle» oder «Schiessbaumwollepatronen» u. s. w. versehen sein.

Zu 5.

1. *Lithotrit* ist in hölzerne, haltbare und dem Gewicht des Inhalts entsprechend starke Kisten oder Tonnen, deren Fugen so gedichtet sind, dass ein Ausstreuen nicht stattfinden kann, und welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, fest zu verpacken. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnissten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer), sowie metallene Behälter (ausgeschlossen solche von Eisen) verwendet werden. Die Behälter dürfen keine eisernen Nägel, Schrauben oder sonstige eiserne Befestigungsmittel haben.

2. Das Bruttogewicht eines Behälters darf 90 Kilogramm nicht übersteigen.

3. Die Behälter müssen mit der deutlichen, gedruckten oder schablonierten Aufschrift «Lithotrit» versehen sein.

Zu 6.

1. *Patronen aus Dynamit und dynamitartigen Stoffen*, zu deren Hülsen kein gefettetes oder geöltes, wohl aber paraffiniertes Papier verwendet sein darf, sind durch eine feste Umhüllung von Papier in Pakete zu vereinigen, die Pakete sind in hölzerne, haltbare und dem Gewichte des Inhalts entsprechend starke Kisten oder Tonnen, deren Fugen so gedichtet sind, dass ein Ausstreuen nicht stattfinden kann, und welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, fest zu verpacken. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnissten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer) verwendet werden. Der Verschluss der Kisten darf nicht vermittelst eiserner Nagel erfolgen. Auch werden solche Patronen nur in den ursprünglichen Behältern und nur in der Originalverpackung zum Eisenbahntransporte zugelassen.

2. Le poids brut des récipients ne peut pas dépasser 35 kilogrammes.

3. Les récipients doivent porter d'une manière apparente, suivant leur contenu, l'inscription «Cartouches de dynamite», etc., soit imprimée sur étiquette, soit marquée au pinceau, ainsi que l'indication du lieu d'origine (marque de fabrique).

B. Remise à l'expédition.

1. Le transport de ces marchandises ne peut être effectué en grande vitesse.

2. Dans le cas où le transport n'est pas effectué par des trains spéciaux, l'acceptation au transport peut être restreinte d'avance à certains jours et à certains trains. La fixation des jours et des trains est soumise à l'approbation et, s'il est nécessaire, à la décision de l'autorité de surveillance.

3. Les lettres de voiture ne doivent pas s'appliquer à d'autres marchandises. L'indication de l'objet à transporter doit y être soulignée à l'encre rouge. Elles doivent mentionner le nombre, l'espèce, les marques et numéros des récipients, ainsi que le poids brut de chaque colis. Une lettre de voiture spéciale doit être établie pour les colis de nitrocellulose.

4. Les lettres de voiture ne doivent pas contenir la mention «gare restante».

5. L'expéditeur doit déclarer dans la lettre de voiture que la nature de la marchandise et l'emballage sont conformes aux prescriptions existantes: sa signature doit être légalisée. En outre, les envois de cartouches de dynamite et de matières similaires spécifiées à la disposition préliminaire du n° 6, doivent être accompagnés d'un certificat d'origine, émanant du fabricant, dont la signature doit être légalisée: de plus, tout envoi de ce genre doit être accompagné d'une attestation d'un chimiste assermenté, sur le conditionnement et l'emballage réglementaires de la marchandise.

6. L'expéditeur doit, par un bulletin de garantie, spécial ou général (voir annexe X), assumer la responsabilité pleine et entière pour tous les dommages résultant, sans qu'il y ait faute démontrée de la compagnie de chemin de fer, de la manipulation ou du transport des envois de dynamite consignés par lui. Cette responsabilité subsiste lors

2. Das Bruttogewicht der Behälter darf 35 Kilogramm nicht übersteigen.

3. Die Behälter müssen je nach ihrem Inhalte mit der deutlichen, gedruckten oder schablonierten Aufschrift «Dynamitpatronen» u. s. w., sowie mit der Bezeichnung des Ursprungsortes (Fabrikmarke) versehen sein.

B. Aufgabe.

1. Die Aufgabe und Beförderung als Eilgut ist ausgeschlossen.

2. Die Annahme zur Beförderung kann, falls der Transport nicht mit Sonderzügen bewirkt wird, von vornherein auf bestimmte Tage und für bestimmte Züge beschränkt werden. Die Bestimmung der Tage und Züge unterliegt der Genehmigung, nötigenfalls der Festsetzung der Aufsichtsbehörde.

3. Die Frachtbriefe dürfen keine andern Gegenstände umfassen. Die darin enthaltene Bezeichnung des Gegenstandes ist mit roter Tinte zu unterstreichen. Die Frachtbriefe müssen nebst Anzahl, Gattung, Zeichen und Nummer der Gefässe auch das Bruttogewicht jedes einzelnen derselben enthalten und sind für Nitrocellulose abgesondert auszufertigen.

4. Solche Frachtbriefe dürfen die Bezeichnung «bahnlagernd» nicht tragen.

5. Auf dem Frachtbriefe muss vom Absender unter amtlicher Beglaubigung der Unterschrift bescheinigt sein, dass die Beschaffenheit und Verpackung der zu versendenden Gegenstände den bestehenden Vorschriften entspricht. Ausserdem muss jede Sendung, welche Patronen aus Dynamit und den übrigen in der Eingangsbestimmung unter Ziffer 6 aufgeführten Stoffen enthält, von einem unter amtlicher Beglaubigung von dem Fabrikanten ausgestellten Ursprungszeugnis begleitet sein. Auch muss jeder derartigen Sendung die Bescheinigung eines vereideten Chemikers über die Beschaffenheit und ordnungsmässige Verpackung beigegeben werden.

6. Der Versender hat durch Special- oder Generalrevers (siehe Anlage X zum Transportreglement) die volle Haftpflicht für allen aus der Manipulation oder dem Transport der von ihm aufgegebenen Dynamitsendungen ohne nachweisbares Verschulden der Bahn entstehenden Schaden zu übernehmen. Dabei hat es die Meinung, dass die Haftpflicht

même que le conditionnement et l'emballage des cartouches répondraient à toutes les exigences réglementaires.

7. Les frais de transport doivent être payés lors de la remise des objets au chemin de fer. Les envois grevés de remboursements ne peuvent être admis: la déclaration de l'intérêt à la livraison est également interdite.

8. Sous réserve d'autres conventions avec les administrations de chemins de fer, dans chaque cas particulier, tout transport doit être annoncé à la gare expéditrice, avec accompagnement d'une copie exacte et complète de la lettre de voiture, dans les délais ci-dessous:

si la marchandise reste sur la ligne expéditrice,
au moins 1 jour avant la consignation;

si la marchandise reste sur la ligne expéditrice, mais à destination d'une station d'un embranchement,
au moins 2 jours avant la consignation;

si la marchandise voyage sur plusieurs lignes ayant des administrations séparées,
au moins 4 jours avant la consignation.

Le transport ne doit être remis à l'expédition qu'à l'heure indiquée, par écrit, par la station d'expédition.

9. Les transports par trains spéciaux doivent être annoncés au chemin de fer expéditeur, avec indication de la route à suivre, au moins 8 jours avant la consignation.

10. Pour les objets énumérés aux chiffres 2 et 5 du n° XXXVa, les conditions 2, 5 et 8 ci-dessus ne s'appliquent qu'aux transports d'un poids supérieur à 1000 kilogrammes (voir *D*, chiffre 3).

C. Matérial de transport.

1. Les wagons employés pour ce genre de transport doivent être couverts, ne présenter aucune fissure, avoir une toiture solide, des portes fermant bien, et, en règle générale, pas de frein. Il seront munis de tampons et de tendeurs élastiques.

2. Les wagons dans l'intérieur desquels se trouvent des clous en fer, des vis, écrous, etc., ne peuvent être employés.

auch dann bestehen soll, wenn die Beschaffenheit und Verpackung der Patronen allen reglementarischen Erfordernissen entsprochen hat.

7. Die Frachtgebühren sind bei der Aufgabe zu entrichten. Mit Nachnahme belastete Sendungen sind vom Transporte ausgeschlossen. Auch ist die Deklaration des Interesses an der Lieferung nicht zulässig.

8. Jeder Transport muss — unbeschadet anderer Vereinbarungen mit den betreffenden Eisenbahnverwaltungen im Einzelfalle —,

sofern er auf der Aufgabebahn verbleibt,
mindestens 1 Tag;

sofern er zwar auf der Aufgabebahn verbleibt, aber für Stationen von Zweigbahnen bestimmt ist,
mindestens 2 Tage;

sofern er sich über mehrere, unter getrennter Verwaltung stehende Bahnen bewegt,
mindestens 4 Tage

vor der Aufgabe unter Vorlage einer genauen und vollständigen Abschrift des Frachtbriefes bei der Abfertigungstelle angemeldet und darf nur zu der von dieser schriftlich bestimmten Tageszeit eingeliefert werden.

9. Transporte in Sonderzügen sind der Aufgabebahn mindestens 8 Tage vor der Aufgabe unter Bezeichnung des Transportweges anzukündigen.

10. Für die unter 2 und 5 der Nummer XXXVa bezeichneten Güter gelten die Bestimmungen 2, 5 und 8 nur bei Sendungen von mehr als 1000 kg (vergleiche *D*, Ziffer 3).

C. Transportmittel.

1. Zur Beförderung dürfen nur gedeckte Güterwagen mit elastischen Stoss- und Zugapparaten, fester, sicherer Bedachung, dichter Verschalung und gutschliessenden Thüren, in der Regel ohne Bremsvorrichtung, verwendet werden.

2. Güterwagen, in deren Innern eiserne Nagel, Schrauben, Muttern u. s. w. hervorstehen, dürfen zur Beförderung nicht verwendet werden.

3. Les portes et les fenêtres des wagons doivent toujours être fermées et les jointures bouchées. On ne doit pas employer du papier à cet effet.

4. Les wagons dont les coussinets d'essieu viennent d'être renouvelés ou ceux qui doivent être envoyés à l'atelier dans un délai rapproché pour être visites, ne peuvent être employés.

5. Les objets de nature explosive ne doivent être transbordés en cours de route que dans le cas de nécessité absolue.

6. Les wagons chargés de matières explosibles doivent se reconnaitre extérieurement, au moyen de drapeaux noirs carrés, portant un « P » blanc, et placés en haut, sur les deux côtés latéraux, ou sur les deux côtés longitudinaux.

7. Pour les objets énumérés aux chiffres 2 et 5 du n° XXXVa, les conditions 1 à 6 ci-dessus ne s'appliquent qu'aux transports formant au moins le chargement d'un wagon (dans le sens de la disposition *D* 2).

D. Chargement.

1. Les récipients (caisses, tonneaux) doivent être placés dans le wagon de telle sorte qu'ils soient garantis contre tout frottement, secousse, heurt, renversement et qu'ils ne puissent tomber des rangées supérieures du chargement. Les tonneaux, notamment, doivent être placés horizontalement et non debout: ils doivent être rangés parallèlement à la longueur du wagon et garantis contre tout mouvement roulant par des cales en bois placées sous des couvertures de crin.

2. Le chargement des wagons ne doit pas être supérieur aux deux tiers de leur tonnage. Le nombre des rangées superposées est limité à trois.

3. Il est permis de transporter des explosifs, jusqu'à concurrence de 1000 kilogrammes, avec d'autres objets, à la condition que ces autres objets ne soient pas facilement inflammables et que leur déchargement n'ait pas lieu avant celui des explosifs.

4. Il est défendu de transporter ensemble, dans un même wagon, le *fulmi-coton ou autres produits de nitrocellulose et les cartouches de dynamite et de matières similaires spécifiées à la disposition préliminaire du n° 6*, avec les objets énumérés aux chiffres 1, 2, 3 et 5 ou avec des *amorces* (II et

3. Die Wagenthüren und die etwa vorhandenen Fenster sind unter Verschluss zu halten und zu dichten. Papier darf hierzu nicht verwendet werden.

4. Für derartige Transporte dürfen weder Wagen, deren Achslager kürzlich erneuert worden sind, noch solche, welche demnächst zur Revision in der Werkstätte bestimmt sind, zur Verwendung kommen.

5. Eine Umladung von explosiven Gütern in andere Eisenbahnwagen darf unterwegs nur im Falle unabweislicher Notwendigkeit stattfinden.

6. Die mit explosiven Stoffen beladenen Wagen müssen äusserlich durch viereckige, schwarze Flaggen mit einem weissen « P » erkennbar sein, welche oben auf der Vorder- und Hinterwand oder an den beiden Längsseiten angebracht werden.

7. Für die unter 2 und 5 der Nummer XXXVa bezeichneten Güter gelten die Bestimmungen 1—6 nur bei Transporten von mindestens einer Wagenladung (gemäss *D* 2).

D. Verladen.

1. Die Behälter (Kisten, Tonnen) sind in den Eisenbahnwagen so fest zu lagern, dass sie gegen Scheuern, Rütteln, Stossen, Umkanten und Herabfallen aus den obern Lagen gesichert sind. Insbesondere dürfen Tonnen nicht aufrecht gestellt werden, müssen vielmehr gelegt, parallel mit den Längsseiten des Wagens verladen und durch Holzunterlagen unter Haardecken gegen jede rollende Bewegung verwahrt werden.

2. Die Wagen dürfen nur bis zu zwei Dritteilen ihres Ladegewichtes beladen werden. Auch dürfen nicht mehr als drei Schichten übereinander gelagert werden.

3. Es dürfen nur Mengen von höchstens 1000 Kilogramm mit andern Gütern und auch nur dann verladen werden, wenn die letzteren nicht leicht entzündlich sind und nicht früher als die explosiven Gegenstände zur Ausladung kommen sollen.

4. Es ist untersagt, in den mit *Schiessbaumwolle*, oder anderer *Nitrocellulose*, sowie mit *Patronen* aus *Dynamit und den übrigen in der Eingangsbestimmung unter Ziffer 6 aufgeführten Stoffen* befrachteten Wagen zugleich die unter den Ziffern 1, 2, 3 und 5 aufgeführten Gegenstände, sowie *Zün-*

XXXV b). Il est également interdit de charger ensemble plusieurs envois de *cartouches de dynamite* destinés à des stations différentes.

5. Le chargement ne doit jamais s'effectuer depuis les halles aux marchandises ou depuis les quais à marchandises: il doit se faire sur les voies latérales aussi écartées que possible et à un moment aussi rapproché que possible du départ du train par lequel doit avoir lieu le transport. Il s'opère par l'expéditeur sous la surveillance de gens du métier. Les ustensiles spéciaux de chargement et les signaux d'avertissement (couvertures, drapeaux, etc.) doivent être livrés par l'expéditeur et sont remis au destinataire avec la marchandise.

6. Il faut éloigner le public des places de chargement. Ces dernières doivent être éclairées par des lanternes fixes et placées à une certaine hauteur, si, exceptionnellement, on procède de nuit au chargement.

Lors du chargement et du déchargement, notamment pour les *cartouches de dynamite* et de matières similaires spécifiées à la disposition préliminaire du n° 6, on devra soigneusement éviter toute secousse. Les récipients (caisses, tonneaux) ne doivent par conséquent être ni roulés, ni jetés.

7. Pour les objets énumérés aux chiffres 2 et 5 du n° XXXV a, les conditions 5 et 6 ci-dessus ne sont applicables qu'aux transports d'au moins 1000 kilogrammes.

E. Mesures de précaution à observer dans les gares et en cours de route.

1. Pendant le chargement aussi bien que pendant le transport, on ne doit pas avoir de feu, ni de lumière libre dans les wagons chargés de matières explosibles ou à côté de ces wagons. Il est également interdit d'y fumer.

2. Si, dans l'intérieur de la gare, une locomotive passe à proximité de la place de chargement ou de wagons déjà chargés de matières explosibles, le souffleur, de même que les portes du foyer et du cendrier doivent être fermés, et l'échappement de la vapeur, si son orifice est mobile, complètement ouvert. Pendant le passage de la locomotive, les portes du wagon doivent être fermées, et la partie de l'envoi qui se trouve en dehors du wagon

dungen (II und XXXV b) unterzubringen. Ebenso ist das Zusammenladen mehrerer nach verschiedenen Stationen bestimmter Sendungen *Dynamit-Patronen* untersagt.

5. Die Verladung darf niemals von den Güterböden oder Güterperrons aus geschehen, muss vielmehr auf möglichst abgelegenen Seitensträngen und thunlichst kurz vor Abgang des Zuges, mit welchem die Beförderung geschehen soll, bewirkt werden. Dieselbe hat durch den Absender unter Bestellung sachverständiger Aufsicht zu erfolgen. Die besonderen Ladegerate und Warnungszeichen (Decken, Flaggen und dergleichen) sind vom Absender herzugeben und werden dem Empfänger mit dem Gute ausgeliefert.

6. Die Annäherung des Publikums an die Verladungsplätze ist zu verhindern. Diese sind, wenn ausnahmsweise das Verladen bei Dunkelheit stattfindet, mit fest- und hochstehenden Laternen zu erleuchten.

Bei dem Verladen insbesondere von *Patronen aus Dynamit* und den übrigen in der Eingangsbestimmung sub 6 aufgeführten Stoffen sind Erschütterungen sorgfältig zu vermeiden. Die Behälter (Kisten, Tonnen) dürfen deshalb nie gerollt oder abgeworfen werden.

7. Für die unter 2 und 5 der Nummer XXXV a bezeichneten Güter gelten die Bestimmungen 5 und 6 nur bei Transporten von mindestens 1000 kg.

E. Vorsichtsmassregeln in den Bahnhöfen und während der Fahrt.

1. Weder bei dem Verladen noch während des Transportes darf in oder an den mit explosiven Gegenständen beladenen Wagen Feuer oder offenes Licht gehalten werden. Ebenso ist hierbei das Tabakrauchen untersagt.

2. Fährt innerhalb des Bahnhofes eine Lokomotive an der Ladstelle oder an bereits mit explosiven Gegenständen beladenen Wagen vorüber, so müssen Feuerthür und Aschenklappen geschlossen und darf das Blaserohr nicht verengt werden. Während der Vorüberfahrt der Lokomotive müssen die Wagenthüren verschlossen gehalten und muss der ausserhalb der Eisenbahnwagen befindliche Teil der Sendung mit einer Decke feuersicher geschützt, auch

de chemin de fer doit être mise à l'abri du feu au moyen d'une bâche; on doit également interrompre le chargement. Les prescriptions de ce paragraphe doivent aussi, dans la mesure du possible, être observées lors du croisement des trains en pleine voie.

3. Les wagons chargés ne doivent, ni à la station de chargement, ni en route, ni à la station de destination être mis en mouvement au moyen de la locomotive que s'il se trouve, entre ces wagons et cette dernière, au moins quatre wagons chargés de marchandises qui ne soient pas facilement inflammables. Dans le sens de la présente lettre et de la lettre *F*, on ne considérera pas comme marchandises facilement inflammables la houille, le lignite, le coke et le bois.

4. Les wagons renfermant des matières explosibles ne doivent jamais être lancés et doivent, aussi lors de l'accouplement, être manœuvrés avec la plus grande prudence.

5. Dans toutes les stations où il y a un arrêt de longue durée, les wagons chargés de matières explosibles doivent être conduits sur des voies latérales aussi éloignées que possible. S'il est à prévoir que l'arrêt dure plus d'une heure, on devra en donner avis à l'autorité de police locale, afin de la mettre à même de prendre les mesures de précaution qui lui paraîtront nécessaires dans l'intérêt public.

6. Pour les objets énumérés aux chiffres 2 et 5 du n° XXXVa, les conditions 2 et 5 ci-dessus ne s'appliquent qu'aux transports formant au moins le chargement d'un wagon (dans le sens de la disposition *D* 2).

F. Désignation des trains et adjonction aux trains de wagons contenant des matières explosibles.

1. Le transport ne peut jamais avoir lieu par les trains de voyageurs; il ne peut s'effectuer par les trains de marchandises avec service de voyageurs que sur les lignes où il n'existe pas de trains de marchandises sans service de voyageurs.

2. On ne peut ajouter aux trains de marchandises proprement dits ni aux trains de marchandises avec service de voyageurs plus de huit essieux chargés des matières spécifiées sous les chiffres 1

die Verladung unterbrochen werden. Die Vorschriften dieses Absatzes sind auch beim Begegnen der Züge auf freier Strecke thunlichst zu beachten.

3. Die beladenen Wagen dürfen sowohl auf der Verladestation als unterwegs und auf der Bestimmungsstation mit der Lokomotive nur dann bewegt werden, wenn sich zwischen ersteren und letzterer mindestens vier nicht mit leicht Feuer fangenden Gegenständen befrachtete Wagen befinden. Als leicht Feuer fangende Gegenstände im Sinne dieser und der Bestimmung unter litt. *F* sind Steinkohlen, Braunkohlen, Coaks und Holz nicht zu betrachten.

4. Wagen mit explosiven Gegenständen dürfen niemals abgestossen werden und sind auch zum Verkuppeln mit grösster Vorsicht anzuschieben.

5. Bei längerem Halten auf Unterwegsstationen sind die mit explosiven Gegenständen beladenen Wagen in möglichst abgelegene Nebengeleise zu fahren. Dauert der Aufenthalt voraussichtlich länger als eine Stunde, so ist der Ortspolizeibehörde Anzeige zu machen, um sie in die Lage zu setzen, die ihr im öffentlichen Interesse erforderlich erscheinenden Vorsichtsmassregeln zu treffen.

6. Für die unter 2 und 5 der Nummer XXXVa bezeichneten Güter gelten die Bestimmungen 2 und 5 nur bei Transporten von mindestens einer Wagenladung (gemäss *D* 2).

F. Bestimmung der Züge und Einstellung der mit explosiven Gegenständen beladenen Wagen in die Züge.

1. Die Beförderung darf niemals in Personenzügen, in Güterzügen mit Personenbeförderung aber nur da erfolgen, wo keine reinen Güterzüge gefahren werden.

2. Reinen Güterzügen und Güterzügen mit Personenbeförderung dürfen nicht mehr als acht mit den in der Eingangsbestimmung unter Ziff. 1 bis 6 aufgeführten Gegenständen beladene Achsen bei-

à 6 des dispositions préliminaires. Les quantités supérieures à ce chiffre ne peuvent être transportées que par des trains spéciaux.

3. Les wagons chargés de matières explosibles doivent être intercalés dans les trains aussi loin que possible de la locomotive, de manière toutefois qu'ils soient suivis au moins de trois wagons chargés de marchandises ne prenant pas feu facilement. Quatre de ces derniers wagons au moins doivent précéder ceux qui sont chargés de matières explosibles. Ceux-ci doivent être *solidement* accouplés entre eux et avec le wagon qui les précède et celui qui les suit, et l'attelage doit être soumis à une revision minutieuse à toutes les stations intermédiaires où le temps d'arrêt le permet. Devant et après les wagons ne renfermant des matières explosibles qu'en quantités non supérieures à 35 kilogrammes, poids brut, il n'est pas nécessaire d'intercaler des wagons de sûreté spéciaux.

4. On ne doit desservir les freins ni des wagons chargés de matières explosibles, ni de celui qui les précède ou les suit, si le transport a lieu par les trains ordinaires. Par contre, le wagon qui se trouve en queue du train doit être pourvu d'un frein desservi.

5. Pour les objets énumérés au chiffre 2 du n° XXXVa, les conditions 3 et 4 ci-dessus ne s'appliquent qu'aux envois formant au moins le chargement d'un wagon (dans le sens de la disposition *D* 2).

G. Accompagnement des envois de matières explosibles.

Si la remise à la livraison comprend plus d'un chargement de wagon, l'expéditeur est obligé de faire accompagner la marchandise, afin d'en assurer spécialement la surveillance. Les surveillants désignés dans ce but ne doivent en cours de route se tenir ni à l'intérieur, ni sur les wagons chargés de matières explosibles.

H. Avertissement des stations de la ligne empruntée et des administrations qui participent au transport.

1. Toutes les stations que l'on traverse pendant le trajet, ainsi que le personnel des trains que l'on croise ou dépasse en route, doivent être prévenus à temps, par l'administration du chemin de fer, du

gegeben werden. Grössere Mengen dürfen nur in Extrazügen befördert werden.

3. Die mit explosiven Gegenständen beladenen Wagen sind in die Züge, möglichst entfernt von der Lokomotive, jedoch so einzureihen, dass ihnen noch drei Wagen folgen, die nicht mit leicht Feuer fangenden Stoffen beladen sind. Mindestens vier solcher Wagen müssen den mit explosiven Gegenständen beladenen Wagen vorangehen. Letztere sind unter sich und mit den vorangehenden und nachfolgenden Wagen *fest* zu verkuppeln, und ist die gehörige Verbindung auf jeder Zwischenstation, wo der Aufenthalt es gestattet, einer sorgfältigen Revision zu unterziehen. Vor und nach Wagen, in denen explosive Gegenstände in Mengen von nicht mehr als 35 Kilogramm Bruttogewicht verladen sind, ist die Einstellung besonderer Schutzwagen nicht erforderlich.

4. Weder an den mit explosiven Gegenständen beladenen, noch, wenn die Beförderung mit den gewöhnlichen Zügen erfolgt, an dem nächstvorangehenden und an dem nächstfolgenden Wagen dürfen die Bremsen besetzt werden. Dagegen muss der am Schluss des Zuges befindliche Wagen mit einer Bremse versehen und dieselbe bedient sein.

5. Für die unter 2 der Nummer XXXVa bezeichneten Güter gelten die Bestimmungen 3 und 4 nur bei Sendungen von mindestens einer Wagenladung (gemäss *D* 2).

G. Begleitung der Sendungen explosiver Gegenstände.

Bei Aufgabe von mehr als einer Wagenladung ist von dem Absender Begleitung mitzugeben, welcher die specielle Bewachung der Ladung obliegt. Die Begleiter dürfen während der Fahrt ihren Platz weder in noch auf den mit explosiven Gegenständen beladenen Wagen nehmen.

H. Benachrichtigung der Unterwegsstationen und der am Transporte beteiligten Verwaltungen.

1. Die sämtlichen auf der Fahrt zu berührenden Stationen, sowie das Personal der Züge, mit denen unterwegs Kreuzung oder Überholung stattfindet, sind durch die Bahnverwaltung von dem Abgange

départ et de l'arrivée des envois, afin que l'on évite tout arrêt inutile, que l'on diminue autant que possible le danger résultant de la nature de l'exploitation du chemin de fer et que l'on évite toute autre cause de danger.

2. Lorsqu'un envoi doit passer sur la ligne d'une autre compagnie, l'administration doit être informée aussitôt que possible, de l'arrivée prochaine de l'envoi.

3. Pour les objets énumérés aux chiffres 2 et 5 du n° XXXVa, les conditions ci-dessus ne s'appliquent qu'aux transports formant au moins le chargement d'un wagon (dans le sens de la disposition *D* 2).

J. Arrivée à la station destinataire et enlèvement des envois.

1. Les envois doivent être annoncés au destinataire par la station de réception, à laquelle une des stations précédentes doit donner connaissance de l'arrivée du chargement, avec désignation du train; cet avis doit être donné d'avance et, en outre, immédiatement après l'arrivée au lieu de destination. La prise de livraison doit avoir lieu dans le délai de trois heures de jour après l'arrivée de la marchandise et l'expédition de l'avis; le déchargement, dans celui de 9 autres heures de jour.

2. Les surveillants devront sans retard prendre livraison des envois qu'ils ont accompagnés (comparer *G*) et qui n'ont pas été retirés par le destinataire dans le délai prescrit de trois heures.

Le déchargement doit aussi être opéré sous la surveillance d'un expert.

3. Si la marchandise n'est pas enlevée au bout de 12 heures de jour après l'arrivée, on devra la remettre à l'autorité de police locale pour que celle-ci en dispose ultérieurement, et on en donnera connaissance à la gare expéditrice pour qu'elle avise l'expéditeur. Si l'autorité refuse de prendre possession de la marchandise ou si elle ne l'enlève pas dans le délai de six heures de jour, on avisera par voie télégraphique la gare expéditrice et la marchandise sera renvoyée le plus tôt possible à l'expéditeur à ses frais.

Si des envois de cartouches de dynamite ne sont pas déchargés dans le délai de douze heures de jour après l'arrivée et l'avis donné, on percevra la taxe de location du wagon, conformément au tarif.

und dem Eintreffen der Sendungen rechtzeitig zu benachrichtigen, damit jeder unnötige Aufenthalt vermieden und die durch die Natur des Bahnbetriebs bedingte Gefahr möglichst vermindert, auch jede andere Ursache einer solchen ausgeschlossen werde.

2. Wenn eine Sendung auf eine andere Bahn übergehen soll, so ist deren Verwaltung so bald als möglich von der Zuführung der Sendung in Kenntnis zu setzen.

3. Für die unter 2 und 5 der Nummer XXXV a erwähnten Güter gelten diese Bestimmungen nur für Transporte von mindestens einer Wagenladung (gemäss *D* 2).

I. Ankunft auf der Bestimmungsstation und Auslieferung der Sendungen.

1. Die Sendungen sind dem Adressaten durch die Empfangsstation, welcher von einer der nächstliegenden Vorstationen unter Bezeichnung des Zuges von dem Eintreffen der Ladung Kenntnis zu geben ist, im voraus, ausserdem aber sofort nach Ankunft am Bestimmungsorte zu avisieren. Die Übernahme hat innerhalb dreier Tagesstunden, die Entladung innerhalb weiterer neun Tagesstunden nach Ankunft und Avisierung zu erfolgen.

2. Begleitete Sendungen (vergleiche *G*), die der Empfänger nicht innerhalb der vorgeschriebenen drei Stunden übernommen hat, sind ohne weiteren Verzug von den Begleitern zu übernehmen.

Auch die Entladung muss unter Aufsicht eines Sachverständigen vorgenommen werden.

3. Ist das Gut 12 Tagesstunden nach Ankunft nicht abgefahren, so ist dasselbe der Ortspolizeibehörde zur weiteren Verfügung zu übergeben, unter Mitteilung an die Versandstation zu Handen des Absenders. Lehnt die Behörde die Übernahme ab oder wird von derselben die Abfuhr nicht binnen sechs Tagesstunden bewerkstelligt, so ist die Versandstation hiervon telegraphisch zu benachrichtigen und das Gut dem Absender auf dessenKosten mit thunlichster Beschleunigung zurückzuschicken.

Wenn Sendungen von Dynamitpatronen nicht innerhalb zwölf Tagesstunden nach Ankunft und Avisierung entladen werden, so ist die tarifmässige Wagenmiete zu erheben.

4. Le chargement sera soumis à une surveillance spéciale jusqu'à son enlèvement.

5. Le déchargement et éventuellement le garage ne doivent pas s'opérer dans les hangars, halles à marchandises ou remises, ni sur les rampes et quais, mais seulement sur des voies latérales aussi éloignées que possible, ou dans des remises séparées qui ne servent pas en même temps à d'autres usages, en observant les prescriptions indiquées sous lettres *D* et *E*.

6. Pour les objets énumérés aux chiffres 2 et 5 du n° XXXVa, les conditions ci-dessus ne s'appliquent qu'aux envois de plus de 1000 kilogrammes.

K. Frais de surveillance et autres frais accessoires.

1. Tous les frais spéciaux, par exemple pour la surveillance du chargement et du déchargement, pour la surveillance de la marchandise pendant le transport ou dans les stations, pour rendre les wagons étanches, etc., incombent à l'expéditeur ou au destinataire.

2. Les frais de surveillance et autres frais accessoires qui se produisent à la station expéditrice doivent être payes par l'expéditeur: par contre, ceux qui se produisent pendant le trajet ou à la station d'arrivée doivent être payés par le destinataire, à moins que l'expéditeur n'en ait disposé autrement dans la lettre de voiture.

4. Bis zur Übernahme ist die Ladung unter besonderer Bewachung zu halten.

5. Die Entladung und etwaige Lagerung darf nicht in Güterschuppen, Hallen, Remisen, und nicht auf Rampen und Perrons, sondern nur auf möglichst abgelegenen Seitengeleisen oder in räumlich von den vorgenannten Anlagen getrennten, nicht gleichzeitig andern Zwecken dienenden Schuppen unter Beobachtung der unter *D* und *E* gegebenen Vorschriften erfolgen.

6. Für die unter 2 und 5 der Nummer XXXV a erwähnten Güter gelten diese Bestimmungen nur bei Sendungen von mehr als 1000 kg.

K. Bewachungs- und sonstige Nebenkosten.

1. Für alle besonderen Kosten, wie für Überwachung des Verlades und des Auslades, besondere Bewachung des Gutes auf dem Transporte oder auf den Stationen, für Dichten der Wagen u. s. w. hat der Absender resp. der Empfänger aufzukommen.

2. Die auf der Versandstation entstehenden Bewachungs- und sonstigen Nebenkosten sind von dem Versender zu bezahlen: dagegen sind die unterwegs oder auf der Empfangsstation entstehenden derartigen Kosten beim Empfänger einzuziehen, sofern nicht bezüglich der letzteren vom Absender im Frachtbriefe ausdrücklich etwas anderes vorgeschrieben ist.

XXXV b.

Les *amorces explosives ou capsules à percussion et les amorces pour mines, à détente électrique* ou *à friction*, sont admises au transport aux conditions suivantes:

A. Amorces explosives (capsules à percussion).

1. Les amorces explosives ou capsules à percussion doivent être emballées les unes à côté des autres, sur leur fond, dans de fortes boites en tôle, dont chacune ne devra pas contenir plus de 100 pièces, et cela de façon à empêcher complètement tout mouvement ou déplacement des capsules, même en cas de secousses.

L'espace vide dans les capsules et entre elles doit être entièrement rempli de sciure de bois sèche ou d'une autre matière analogue ne renfer-

XXXV b.

Sprengkräftige Zündungen, als *Sprengkapseln (Sprengzündhütchen)* und *Minenzündungen*, welche durch *Elektricität* oder durch *Reibung* zur Wirkung gebracht werden, unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

A. Sprengkapseln (Sprengzündhutchen).

1. Sprengkapseln (Sprengzündhütchen) sind nebeneinander mit der Öffnung nach oben in starke Blechbehälter, von welchen jeder nicht mehr als 100 Stück enthalten darf, dergestalt zu verpacken, dass eine Bewegung oder Verschiebung der einzelnen Kapseln auch bei Erschütterungen ausgeschlossen ist.

Der leere Raum in den einzelnen Kapseln und zwischen denselben ist mit trockenem Sägemehl oder einem ähnlichen sandfreien Stoffe vollständig

mant pas de sable. Ce remplissage n'est cependant pas nécessaire, si le conditionnement des capsules est tel que le fulminate ne puisse se déplacer, par exemple, s'il est renfermé dans des capsules bien fermées.

Le fond des boites en tôle et l'intérieur de leur couvercle doivent être recouverts d'une plaque de feutre ou de drap et les parois intérieures de ces boites doivent être garnies de papier-carton, de façon à empêcher tout contact direct des capsules avec la tôle des boites qui les renferment.

2. Les boites en tôle ainsi remplies doivent être entourées chacune d'une bande de papier solide collée de telle manière que le couvercle soit pressé fortement sur le contenu et qu'en secouant les boites, on n'entende aucun bruit de capsules dégagées de leur couche. Il sera formé des paquets de 5 boites, enveloppés soit dans du papier d'emballage solide, soit dans un carton.

Les paquets sont ensuite enfermés dans une caisse en bois solide, ayant des parois d'au moins 22 millimètres d'épaisseur, ou dans une forte caisse en tôle, de façon à ce que l'on évite le plus possible des vides entre les paquets, de même qu'entre ceux-ci et les parois de la caisse. Toutefois, pour faciliter le déballage des boites, chaque rangée doit avoir au moins un paquet entouré d'une bande de forte toile, de manière à pouvoir être enlevé aisément au moyen de cette bande.

Les espaces vides dans la caisse, qui pourraient permettre un mouvement des paquets, doivent être remplis avec des rognures de papier, de la paille, du foin, de l'étoupe, de la tontisse ligneuse ou des copeaux — le tout absolument sec — après quoi, si la caisse est en tôle, le couvercle sera soudé, et si elle est en bois, assujetti au moyen de vis en en laiton ou de vis à bois galvanisées, les trous de vis devant être faits dans le couvercle et dans les parois de la caisse déjà avant son remplissage.

3. Cette caisse dont le couvercle doit presser le contenu de manière à empêcher tout mouvement, est ensuite renfermée dans une seconde caisse en bois solide, d'une épaisseur de parois d'au moins 25 millimètres, fermée au moyen de vis en laiton ou de vis à bois galvanisées et de telle façon que le couvercle de la caisse intérieure soit dans le même sens que celui de la caisse extérieure.

auszufüllen. Diese Ausfüllung ist nicht erforderlich, wenn die Einrichtung der Kapseln, z. B. durch eine den Sprengsatz sicher abschliessende innere Schutzkapsel, Gewähr dafür bietet, dass der Sprengsatz bei der Beförderung nicht gelockert wird.

Der Boden und die innere Seite des Deckels der Blechbehälter sind mit einer Filz- oder Tuchplatte, die innern Seitenwände der Behälter mit Kartonpapier dergestalt zu bedecken, dass eine unmittelbare Berührung der Sprengkapseln mit dem Blech ausgeschlossen ist.

2. Die so gefüllten Blechbehälter sind Stück für Stück mit einem haltbaren Papierstreifen derart zu umkleben, dass dadurch der Deckel so fest auf den Inhalt gepresst wird, dass sich beim Schütteln kein Geräusch von locker gelagerten Sprengkapseln wahrnehmen lässt. Je fünf solcher Blechbehälter sind in einem Umschlage aus starkem Packpapier oder in einem Karton zu einem Pakete zu vereinigen.

Die Pakete sind sodann in eine fest gearbeitete Holzkiste von wenigstens 22 Millimeter Wandstärke oder in eine starke Blechkiste derart einzuschliessen, dass Hohlräume zwischen den Schachteln, sowie zwischen diesen und den Kistenwänden möglichst vermieden werden. Um das Entleeren der Kiste zu erleichtern, ist in jeder Schicht mindestens ein Paket mit einem festen Bande derart zu umwinden, dass das betreffende Paket mittelst dieses Bandes bequem herausgezogen werden kann.

Hohlräume in der Kiste, die ein Schlottern der Pakete zulassen könnten, sind mit Papierstückchen, Stroh, Heu, Werg, Holzwolle oder Hobelspänen — alles völlig trocken — auszustopfen, worauf der Deckel der Kiste, sofern diese aus Blech besteht, aufgelötet, sofern sie von Holz ist, mittelst Messingschrauben oder verzinnter Holzschrauben befestigt wird, für die die Führungen im Deckel und in den Kistenwänden schon vor dem Füllen der Kiste vorgebohrt werden müssen.

3. Diese Kiste, deren Deckel den Inhalt so niederzuhalten hat, dass ein Schlottern des letztern nicht eintreten kann, ist in eine solid gearbeitete und mittelst Messingschrauben oder verzinnter Holzschrauben zu verschliessende hölzerne Überkiste von mindestens 25 Millimeter Wandstärke mit dem Deckel nach aufwärts einzulegen.

L'espace vide entre la première et la seconde caisse doit être d'au moins 30 millimètres et sera rempli au moyen de sciure, de paille, d'étoupe, de tontisse ligneuse ou de copeaux de bois.

4. Après assujettissement du second couvercle, qui doit presser la caisse intérieure au point de rendre tout déplacement impossible, on collera sur le couvercle extérieur une affiche portant les mots bien lisibles: « Capsules à percussion. — Ne pas renverser ».

5. Chaque caisse ne peut contenir plus de 20 kilogrammes de matière explosible. Les caisses dont le poids dépasse 10 kilogrammes doivent être pourvues de poignées ou de listes, afin de faciliter leur manutention.

6. La lettre de voiture de chaque envoi doit contenir une déclaration signée par l'expéditeur et par un chimiste connu de l'administration du chemin de fer, attestant l'accomplissement des prescriptions énumérées ci-dessus aux chiffres 1 à 5.

B. Amorces électriques pour mines.

1. Les *amorces électriques à courts conducteurs ou à tête fixe* doivent être emballées debout dans de forts récipients en tôle, dont chacun ne doit pas renfermer plus de 100 pièces. Les récipients doivent être entièrement remplis avec de la sciure de bois ou des matières analogues.

Au lieu de récipients en tôle, on peut aussi employer des boites en carton fort et rigide. Les récipients remplis doivent être emballés dans une caisse en bois ou en forte tôle, et celle-ci de nouveau dans une caisse en bois. Les parois de la caisse intérieure, lorsque celle-ci est en bois, ne doivent pas avoir moins de 22 millimètres d'épaisseur; celles de la caisse extérieure, pas moins de 25 millimètres.

2. Les *amorces électriques adaptées soit à de longs conducteurs, dont les fils sont recouverts de guttapercha, soit à des bandes*, doivent être liées ensemble par nombre de 10 au plus, et réunies dans des paquets dont chacun ne peut renfermer plus de 100 pièces. Les amorces doivent être rangées alternativement en sens inverse. Ces paquets seront liés ensemble par nombre de 10 au plus, enveloppés dans de fort papier d'emballage, ficelés et renfermés dans une caisse en bois ou en forte tôle,

Der Raum zwischen Kiste und Überkiste muss mindestens 30 Millimeter betragen und mit Sägespänen, Stroh, Werg, Holzwolle oder Hobelspanen ausgefüllt sein.

4. Nach Befestigung des zweiten Deckels, der die innere Kiste unverrückbar niederzuhalten hat, wird der äussere Deckel mit einem Zettel beklebt, der die Worte: «Sprengkapseln — nicht stürzen» auffällig zu tragen hat.

5. Die einzelne Kiste darf an Sprengsatz nicht mehr als 20 Kilogramm enthalten. Kisten, deren Gewicht 10 Kilogramm übersteigt, müssen mit Handhaben oder Leisten zur leichteren Handhabung versehen sein.

6. Der Frachtbrief jeder Sendung muss eine vom Absender und einem der Bahn bekannten Chemiker ausgestellte Bescheinigung über die Beachtung der vorstehend unter 1 bis 5 getroffenen Vorschriften enthalten.

B. Elektrische Minenzündungen.

1. *Die elektrischen Zündungen mit kurzen Drähten oder festem Kopf* sind in starke Blechbehälter, von welchen jeder nicht mehr als 100 Stück enthalten darf, aufrechtgestellt zu verpacken. Die Behälter sind mit Sägemehl oder ähnlichem Material vollständig auszufüllen.

Statt der Blechbehälter können auch Schachteln aus starkem und steifem Pappdeckel zur Verwendung kommen. Die gefüllten Behälter sind in eine Holz- oder starke Blechkiste und diese wiederum in eine hölzerne Überkiste zu verpacken. Die Wandstärke der inneren Holzkiste darf nicht unter 22 Millimeter, die der Überkiste nicht unter 25 Millimeter betragen.

2. *Die elektrischen Zündungen an langen Guttaperchadrähten* oder *Bändern* sind, zu höchstens 10 Stück zusammengebunden, in Pakete zu vereinigen, von welchen jedes nicht mehr als 100 Stück Zündungen enthalten darf. Die Zünder müssen abwechselnd an das eine und an das andere Ende des Pakets zu liegen kommen. Von diesen Paketen sind je höchstens zehn zusammengebunden, in starkes Papier gewickelt und verschnürt, in eine Holz- oder starke Blechkiste zu verpacken, welche

remplie de foin, de paille ou d'autres matières analogues. Cette caisse est ensuite placée dans une seconde caisse en bois, dont les parois ne doivent pas avoir moins de 25 millimètres d'épaisseur.

Les *amorces électriques adaptées à des tiges en bois* doivent être emballées dans des caisses en bois, dont le couvercle, le fond et les côtés longitudinaux ne doivent pas avoir moins de 12 millimètres d'épaisseur et les côtés latéraux, 20 millimètres. Les caisses doivent avoir une longueur de 8 centimètres de plus que les amorces. Chaque caisse ne doit pas renfermer plus de 100 amorces; celles-ci doivent être fixées par moitié à chacune des parois latérales, au moyen de fils de fer, afin d'empêcher tout contact direct des amorces entre elles ou avec les parois et rendre tout déplacement impossible. 10 caisses au plus pourront être renfermées dans une seconde caisse.

3. Du reste, les dispositions indiquées ci-dessus sous lettre *A*, 3 jusqu'à 6, doivent aussi être observées par analogie.

C. Etoupilles.

Les *étoupilles* doivent être emballées de la manière suivante:

1. L'extrémité du frotteur de chaque étoupille doit être enveloppée dans du papier, de manière que la boucle de tirage du frotteur soit cachée.

2. Les étoupilles à friction doivent être réunies en paquets de 50 pièces au maximum. Ces paquets seront emballés de la manière suivante: La tête de l'étoupille est revêtue de tontisse ligneuse (laine de bois), entourée de papier; les extrémités recourbées des frotteurs sont enfermées dans un sac de papier placé lui-même dans un second sac rempli de tontisse ligneuse. Afin d'éviter que les conducteurs ne s'accrochent ou ne soient arrachés lors du déballage et de l'enlèvement du sac de papier, les extrémités des frotteurs ne doivent, dans aucun cas, toucher directement la tontisse ligneuse.

3. Plusieurs paquets ainsi conditionnés sont placés dans une simple caisse dont le poids brut ne doit pas dépasser 20 kilogrammes.

4. Les espaces vides, dans les caisses, doivent être soigneusement remplis avec des déchets de papier ou de tontisse ligneuse.

mit Heu, Stroh oder ähnlichem Material auszufüllen ist. Diese Kiste ist in eine hölzerne Überkiste zu verpacken, deren Wandstärke nicht unter 25 Millimeter betragen darf.

Die elektrischen Zündungen an Holzstäben sind in hölzerne Kisten von mindestens 12 Millimeter Deckel-, Boden- und Seitenwandstärke und mindestens 20 Millimeter Stirnwandstärke, deren Länge um 8 Centimeter grösser ist als die der Zünder, derart zu verpacken, dass die Kiste höchstens 100 Zünder enthält, und dass an jeder Stirnwand die Hälfte der Zünder mit Drähten sicher befestigt ist, so dass kein Zünder einen anderen oder die Wandungen berühren und ein Schlottern nicht eintreten kann. Höchstens je 10 solcher Kisten sind in eine hölzerne Überkiste zu verpacken.

3. Im übrigen finden die vorstehenden Bestimmungen unter *A*, 3 bis 6, sinngemäss Anwendung.

C. Friktionszünder.

Friktionszünder sind in nachstehender Weise zu verpacken:

1. Das Reiberdrahtende eines jeden Friktionszünders ist mit einer Papierverklebung derart zu versehen, dass dieselbe über die Reiberdrahtöse greift.

2. Höchstens 50 Stück Friktionszünder sind in ein Bündel zu vereinigen. Diese Bündel sind am Zünderkopfende in Holzwolle (Wollin) und darüber in Papier zu schlagen, wogegen deren umgebogene Reiberdrahtenden zuerst in eine aufgebundene, ungefüllte und darüber in eine zweite, mit Holzwolle gefüllte Papierkappe zu legen sind. Hierbei muss jedoch genau darauf gesehen werden, dass in keinem Falle die Holzwolle in direkte Berührung mit den Reiberdrähten kommen kann, um ein Hängenbleiben oder Herausreissen des Reiberdrahtes beim Herausnehmen der Zünder oder bei Herabnahme der Papierkappe zu verhüten.

3. Mehrere auf diese Art hergerichtete Bündel sind in eine einfache Kiste zu legen, deren Bruttogewicht 20 Kilogramm nicht übersteigen darf.

4. Die Hohlräume in den Kisten sind mit Papierabfällen oder Holzwolle mit grosser Sorgfalt dicht auszufüllen.

5. La caisse elle-même, dont la longueur est subordonnée à celle des étoupilles, doit être formée de planches d'au moins 22 millimètres d'épaisseur, n'ayant ni fissures, ni nœuds, et ajustées au moyen de dents s'engrenant les unes dans les autres, afin d'obtenir la solidité nécessaire.

6. La marque de fabrique doit être inscrite sur le couvercle et sur les côtés de la caisse.

XXXV c.

Les *cartouches* renfermant les *explosifs de sûreté* ci-dessous énumérés:

Poudre de sûreté de Bautzen (mélange de salpêtre ammoniacal et de savon à base de soude):

Dahménite (mélange de nitrate d'ammonium, de nitrate de potasse et de naphtaline):

Dahménite A (mélange de nitrate d'ammonium, de bichromate de potasse et de naphtaline);

Dahménite B (mélange de nitrate d'ammonium, dinitrobenzole ou dinitronaphtaline ou dinitrotoluol et d'acide acétique :

Explosifs dits « Favier » (mélange de salpêtre ammoniacal et de mono- ou de dinitronaphtaline);

Progressite (mélange de salpêtre ammoniacal et d'aniline muriatée, avec ou sans addition de sulfate d'ammonium):

Roburite (mélange de salpêtre ammoniacal, de dinitrobenzole chlorique et de dinitronaphtaline chlorique):

Roburite I (mélange de salpêtre ammoniacal, de dinitrobenzole et de permanganate de potasse avec ou sans sulfate d'ammoniaque):

Roburite I T ou *poudre de mine de sûreté* (mélange de trinitrotoluol, de salpêtre du Chili, de salpêtre ammoniacal et de permanganate de potasse);

Ruborite (mélange de salpêtre ammoniacal et de dinitrobenzole):

Sécurite (mélange de salpêtre ammoniacal, de salpêtre potassique et de dinitrobenzole);

Poudre explosive de sûreté des poudreries réunies de Cologne-Rottweil (mélange d'un nitrate à réaction neutre — salpêtre ammoniacal sans addition ou avec une toute légère addition de bicarbonate d'ammonium ou de baryum — avec une huile végétale ou animale composée essentiellement de carbone, d'hydrogène et d'oxygène avec ou sans soufre):

5. Die Kiste selbst, deren Länge sich nach der Länge der Friktionszünder richtet, muss mindestens aus 22 Millimeter starken Bretterwänden bestehen, welche weder Risse noch Astlöcher aufweisen und welche zur Erzielung der nötigen Haltbarkeit durch Verzinkung miteinander zu verbinden sind.

6. Über Deckel und Seitenwände der Kiste ist endlich ein die Schutzmarke enthaltendes Fabrikzeichen zu kleben.

XXXV c.

Patronen aus folgenden *Sicherheitssprengstoffen:*

Bautzener Sicherheitspulver (Gemenge von Ammoniaksalpeter und Natronseife):

Dahmenit (Gemenge von salpetersaurem Ammonium, salpetersaurem Kali und Naphthalin):

Dahmenit A (Gemenge von salpetersaurem Ammonium, doppeltchromsaurem Kali und Naphthalin):

Dahmenit B (Gemenge von salpetersaurem Ammonium, Dinitrobenzol oder Dinitronaphthalin oder Dinitrotoluol und Essigsäure):

Favierschem Sprengstoffe (Gemenge von Ammoniaksalpeter und Mono- oder Dinitronaphthalin):

Progressit (Gemenge von Ammoniaksalpeter und salzsaurem Anilin, mit oder ohne Zusatz von schwefelsaurem Ammoniak):

Roburit (Gemenge von Ammoniaksalpeter, Chlordinitrobenzol und Chlordinitronaphthalin);

Roburit I (Gemenge von Ammoniaksalpeter, Binitrobenzol und übermangansaurem Kali, mit oder ohne Ammonsulfat):

Roburit I T oder *Gesteins-Sicherheitspulver* (Gemenge von Trinitrotoluol, Chilisalpeter, Ammoniaksalpeter und übermangansaurem Kali);

Ruborit (Gemenge von Ammoniaksalpeter und Dinitrobenzol):

Sekurit (Gemenge von Ammoniaksalpeter, Kalisalpeter und Dinitrobenzol):

Sicherheitssprengpulver der vereinigten Köln-Rottweiler Pulverfabriken (Gemenge von einer neutral reagierenden Salpeterart — Ammoniaksalpeter ohne Zusatz oder mit ganz geringem Zusatze von doppeltkohlensaurem Ammonium oder Baryum — und einem pflanzlichen oder tierischen Öl, das im wesentlichen aus Kohlenstoff, Wasserstoff und Sauerstoff besteht, mit oder ohne Schwefel):

Explosif de sûreté des poudreries Güttler, consistant en salpêtre ammoniacal recouvert de laque plastoménite, cette dernière matière préparée au moyen de résines, de nitrotoluol et de 0,25 % au maximum de fulmi-coton pour collodion;

Explosif de sûreté dit « de Voswinkel » (mélange de salpêtre ammoniacal, de dinitrobenzole, de résines, de paraffine, de graisses et de laques);

Poudre de cire [Wachspulver] (mélange de chlorate de potasse, de cire de carnauba et de lycopode);

Westphalite (mélange de salpêtre avec de la résine, de la naphtaline et des huiles de goudron brutes, avec ou sans addition de laques et de vernis, avec ou sans addition de bichromate de potasse)

sont transportées aux conditions suivantes:

1. Les cartouches doivent être enfermées dans des boites de fer-blanc hermétiquement closes et celles-ci emballées dans de fortes caisses en bois.

Les cartouches trempées dans la paraffine ou la cérésine peuvent aussi être réunies en paquets au moyen d'un solide emballage de papier. En outre, les cartouches non trempées peuvent être réunies en paquets dont le poids ne doit pas excéder 2 kilogrammes, et qui seront revêtus d'une couche de cérésine et de résine de manière à empêcher la pénétration de l'air. Les paquets sont ensuite renfermés dans de fortes caisses en bois ou dans des tonneaux solides, dont les jointures sont bouchées de telle sorte qu'aucune déperdition ne puisse se produire.

Chaque caisse ou tonneau ne peut contenir plus de 50 kilogrammes de cartouches,

2. Les caisses et les tonneaux doivent porter d'une manière apparente l'indication de leur contenu.

3. Chaque envoi doit être accompagné d'une attestation du fabricant et d'un chimiste assermenté, relative à l'espèce d'explosif expédié et à l'observation des prescriptions énoncées aux chiffres 1 et 2 ci-dessus.

Une attestation identique doit être faite par l'expéditeur dans la lettre de voiture; sa signature doit être légalisée.

Le préambule du n° **XXXVI** a reçu la teneur ci-après:

Sicherheitssprengstoff der Güttlerschen Pulverfabriken, bestehend aus Ammonsalpeter, überzogen mit Plastomenitlack, der aus Harzen, Nitrotoluolen und höchstens 0,25 % Kollodiumwolle bereitet ist;

Voswinkelschem Sicherheitssprengstoffe (Gemenge aus Ammoniaksalpeter, Dinitrobenzol, Harzen, Paraffin, Fetten und Lacken);

Wachspulver (Gemenge von chlorsaurem Kali, Carnaubawachs und Hexenmehl — Lykopodium —);

Westfalit (Gemenge von Salpeter mit Harz, Naphthalin und rohen Teerölen, mit oder ohne Zusatz von Lacken und Firnissen, mit oder ohne Zusatz von Kaliumbichromat)

werden unter nachstehenden Bedingungen befördert:

1. Die Patronen sind in luftdicht verschlossene Blechbüchsen und letztere in starke Holzkisten zu verpacken.

Mit Paraffin oder Ceresin getrankte Patronen können auch durch eine feste Umhüllung von Papier in Pakete vereinigt werden. Ferner dürfen Patronen, die nicht so getränkt sind, bis zum Gewichte von 2 Kilogramm in Pakete vereinigt werden, die durch einen Überzug von Ceresin und Harz völlig von der Luft abgeschlossen sind. Die Pakete sind in haltbare hölzerne Kisten oder Tonnen, deren Fugen so gedichtet sind, dass ein Ausstreuen nicht stattfinden kann, fest zu verpacken.

Jede Kiste oder Tonne darf höchstens 50 Kilogramm Patronen enthalten.

2. Die Kisten und Tonnen müssen mit einer den Inhalt deutlich kennzeichnenden Aufschrift versehen sein.

3. Jeder Sendung muss eine vom Fabrikanten und einem vereideten Chemiker ausgestellte Bescheinigung über die Art des Sprengstoffes und über die Beachtung der unter Ziffer 1 und 2 getroffenen Vorschriften beigegeben werden.

Eine gleiche Bescheinigung ist von dem Absender auf dem Frachtbriefe unter amtlicher Beglaubigung der Unterschrift auszustellen.

Der Eingang von **XXXVI** hat folgende abgeänderte Fassung:

Les cartouches pour armes à feu, soit:

1. Les *cartouches métalliques dont les douilles sont entièrement en métal*,

2. Les *cartouches en carton garnies d'un revêtement métallique* et

3. Les *cartouches à douilles en papier, placées pièce par pièce dans des enveloppes de tôle fermant bien* (en ce qui concerne les *autres* cartouches, comparer XXXV a, chiffre 1),

sont transportées aux conditions suivantes:

Les lettres *b* et *c* ont été modifiées ainsi qu'il suit:

b) Les cartouches doivent être parfaitement assujetties dans des récipients en fer-blanc, dans de petites caisses en bois ou dans des cartons solides, de façon qu'aucun déplacement ne puisse se produire. Ces récipients, etc., doivent être placés les uns à côté des autres et par rangées superposées dans des caisses en bois solide dont les parois devront avoir l'épaisseur minimale donnée par le tableau suivant:

Poids brut des caisses.			Epaisseur minimale des parois.
jusqu'à 5 kg.		inclusivement	7 mm.
au-dessus de 5 »	à 50 kg.	»	12 »
» » 50 »	» 100 »	»	15 »
» » 100 »	» 150 »	»	20 »
» » 150 »	» 200 »	»	25 »

Pour les caisses garnies de fer-blanc intérieurement, l'épaisseur des parois peut être diminuée de 5 millimètres, sans être jamais inférieure à 7 millimètres.

Les espaces vides doivent, le cas échéant, être remplis de carton, de déchets de papier, d'étoupe, de tontisse ligneuse ou de copeaux — le tout absolument sec — de manière à éviter un déplacement ou un mouvement des récipients durant le transport.

c) Le poids d'une caisse remplie de cartouches ne peut dépasser 200 kilogrammes.

A la lettre *c*, il est renvoyé à «l'annexe V du règlement de transport suisse.»

Les chiffres 2 et 5 du n° **XXXIX** portent que:

2. Cette matière ne peut pas être consignée ni expédiée en grande vitesse. Le transport ne doit en aucun cas avoir lieu par trains de voyageurs;

Fertige Patronen für Handfeuerwaffen, und zwar:

1. *Metallpatronen mit ausschliesslich aus Metall bestehenden Hülsen*, und

2. *Patronen, deren Hülsen nur zum Teil aus Metall bestehen*, und

3. *Patronen mit Papierhülsen, die einzeln in gut verschlossene Blechhülsen eingelegt sind* (wegen *anderer* Patronen vergleiche XXXV a, Ziffer 1), werden unter folgenden Bedingungen befördert:

Die Littera *b* und *c* haben folgenden abgeänderten Wortlaut:

b) Die Patronen sind zunächst in Blechbehälter, Holzkistchen oder steife Kartons derart fest zu verpacken, dass sie sich darin nicht verschieben können. Die einzelnen Behälter u. s. w. sind sodann dicht neben- und übereinander in gut gearbeitete feste Holzkisten zu verpacken, deren geringste Wandstärke nach folgenden Stufen zu bemessen ist:

Bruttogewicht der Kiste:			geringste Wandstärke:
bis 5 kg	einschliesslich		7 mm.
über 5 kg »	50 »	»	12 »
» 50 » »	100 »	»	15 »
» 100 » »	150 »	»	20 »
» 150 » »	200 »	»	25 »

Bei Kisten mit Blecheinsatz darf die Wandstärke der Holzkiste um 5 Millimeter, jedoch niemals auf weniger als 7 Millimeter vermindert werden.

Etwa leer bleibende Räume sind mit Pappe, Papierabfällen, Werg, Holzwolle oder Hobelspänen — alles völlig trocken — derart fest auszufüllen, dass ein Schlottern in der Kiste während des Transportes ausgeschlossen ist.

c) Das Gewicht einer mit Patronen gefüllten Kiste darf 200 Kilogramm nicht übersteigen.

In litt. *c* ist auf «Anlage V des schweizerischen Transportreglements» zu verweisen.

In **XXXIX** lauten die Ziffern 2 und 5 folgendermassen:

2. Die Aufgabe und Beförderung als Eilgut ist ausgeschlossen. Die Beförderung darf niemals mit Personenzügen, mit Güterzügen mit Personenbe-

il ne peut s'effectuer par trains de marchandises avec service de voyageurs que sur les lignes sur lesquelles ne circulent pas de trains de marchandises sans service de voyageurs.

5. La réunion dans le même wagon des matières spécifiées au n° XXXV a, chiffres 1, 2, 3, 5 et 6, ainsi que des amorces (II et XXXV b) avec le fulmi-coton est interdite. Au surplus, les objets dénommés au n° XXXV a peuvent, sous réserve de l'observation des prescriptions spéciales qui leur sont applicables, être transportées dans un même wagon avec du fulmi-coton, à la condition que le déchargement du fulmi-coton ait lieu en même temps que celui desdits objets et que les récipients employés pour l'emballage du fulmi-coton ne soient pas garnis de bandes de fer.

Le n° **XL** a été augmenté du troisième alinéa suivant:

Dans le cas où ces matières contiendraient moins de 35 % d'eau, les prescriptions énoncées au n° XXXV a, chiffre 4 leur seraient applicables.

A été ajouté comme n° **XLII a**:

Les *mèches* et *amorces explosibles* sont soumises aux conditions suivantes:

a) Elles seront emballées dans des boîtes en carton qui ne devront pas en contenir plus de 100 à la fois. L'ensemble ne devra pas former une masse inflammable de plus de 75 centigrammes. Les paquets ne pourront comprendre plus de 12 rangées de boîtes et chaque rangée plus de 12 boîtes. Ils seront solidement enveloppés dans du papier.

b) Les paquets sont emballés dans des caisses en fer-blanc ou en bois très solide, d'un volume de 1 mètre cube 200 décimètres cubes au maximum, sans adjonction d'autres objets, en ménageant entre les parois de la caisse et son contenu un espace d'au moins 30 millimètres que l'on remplit de copeaux, de paille, d'étoupe ou d'autres matières analogues, de manière à empêcher tout mouvement ou tout déplacement des paquets, même en cas de secousse.

c) Les caisses doivent porter, d'une manière apparente, l'indication des matières qu'elles contiennent, le nom de l'expéditeur et celui de la fabrique d'origine.

d) Chaque envoi doit être accompagné d'une déclaration du fabricant et de celle d'un chimiste connu

förderung aber nur auf solchen Strecken erfolgen, auf welchen keine reinen Güterzüge verkehren.

5. Eine Unterbringung der in XXXV a, Ziffer 1, 2, 3, 5 und 6 aufgeführten Gegenstände, sowie von Zündungen (II und XXXV b) mit Schiessbaumwolle in demselben Wagen ist untersagt. Im übrigen dürfen die unter XXXV a angeführten Gegenstände unter Beachtung der für diese vorgeschriebenen besonderen Bedingungen mit Schiessbaumwolle in demselben Wagen befördert werden, sofern die Schiessbaumwolle gleichzeitig mit diesen Gegenständen zur Ausladung kommen soll und die Behälter der Schiessbaumwolle nicht mit eisernen Bändern versehen sind.

XL erhält ein neues Alinea 3 folgenden Inhalts:

Enthalten diese Stoffe einen niedrigeren Prozentsatz von Wasser, so finden die bezüglichen Vorschriften unter XXXV a, Ziffer 4, Anwendung.

Neu aufgenommen ist **XLII a**:

Zündbänder und *Zündblättchen* (amorces) unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

a) Dieselben sind zu höchstens je 100 Zündpillen — die im ganzen nicht mehr als 0,75 Gramm Zündmasse enthalten dürfen — in Pappschachteln zu verpacken. Höchstens je 12 Schachteln sind zu einer Rolle zu vereinigen und höchstens je 12 Rollen zu einem festen Paket mit Papierumschlag zu verbinden.

b) Die Pakete sind in Behälter von starkem Eisenblech oder in sehr feste hölzerne Kisten, beide von nicht über 1,2 Kubikmeter Grösse, ohne Beilegung anderer Gegenstände dergestalt zu verpacken, dass zwischen den Wänden des Behälters und seinem Inhalte ein Raum von mindestens 30 Millimeter mit Sägespänen, Stroh, Werg oder ähnlichem Material ausgefüllt und eine Bewegung oder Verschiebung der Pakete auch bei Erschütterung ausgeschlossen ist.

c) Die Behälter müssen neben der Angabe des Inhalts die deutliche Bezeichnung des Absenders und der Fabrik tragen.

d) Jeder Sendung muss eine vom Fabrikanten und einem der Bahn bekannten Chemiker ausgestellte

du chemin de fer, attestant que les prescriptions énumérées ci-dessus sous lettres *a* à *c* ont été observées.

Les dispositions suivantes ont été ajoutées au n° **XLIV**:

Les prescriptions édictées ci-dessus pour *l'acide carbonique liquide* et le *protoxyde d'azote*, sont également applicables à *l'acétylène liquide*, mais avec les adjonctions suivantes:

au chiffre 1. Les récipients ne doivent porter aucune pièce, de quelque nature que ce soit, en cuivre ou en laiton ou d'un alliage renfermant du cuivre. Les soupapes doivent être en acier.

au chiffre 2 *a*. La pression intérieure à faire supporter par les récipients à chaque épreuve et le maximum de charge admissible sont pour l'acétylène: 250 atmosphères et 1 kilogramme de liquide par 3 litres de capacite du récipient.

Les *capsules d'acide carbonique (sodor)* sont admises au transport aux conditions suivantes:

1. Elles ne doivent pas contenir plus de 2 grammes 30 centigrammes d'acide carbonique comprimé à 65 atmosphères au maximum à une température moyenne de 20 à 25° centigrades (Celsius) et doivent être formées de tôle d'acier de 0,6 millimètres d'épaisseur, assez fortes pour qu'à une température inférieure à 50° centigrades (Celsius) il ne se produise pas d'explosion.

2. Elles doivent être emballées dans des caisses en bois qui ne contiennent chacune que 10 000 capsules au maximum.

Il a été inscrit comme n° **XLIV a**:

L'*acide carbonique sous forme de gaz* et le *carbure d'hydrogène* ne sont acceptés au transport que si leur pression ne dépasse pas 20 atmosphères et s'ils sont renfermés dans des récipients de fer soudé, de fer fondu ou d'acier fondu, ayant, dans le délai d'une année avant la remise au transport, supporté à l'épreuve officielle, sans avoir subi une déformation persistante, une pression égale à 1 $^1/_2$ fois au moins celle que produit l'acide carbonique ou le carbure d'hydrogène au moment de la remise au chemin de fer. Chaque récipient doit être pourvu d'une ouverture permettant de voir l'intérieur, d'une soupape de sûreté, d'un robinet, d'une soupape permettant de le remplir ou de le vider,

Bescheinigung über die Beachtung der vorstehend unter *a—c* getroffenen Vorschriften beigegeben werden.

Der Nummer **XLIV** sind folgende weitere Vorschriften angefügt:

Die vorstehend für *flüssige Kohlensäure* und für *Stickoxydul* erlassenen Vorschriften finden auch auf *flüssiges Acetylen*, jedoch mit folgenden Zusatzen Anwendung:

Zu 1. An den Behältern dürfen Teile irgend welcher Art aus Kupfer, Messing oder sonstigen kupferhaltigen Legierungen nicht verwendet werden. Die Ventile müssen aus Stahl bestehen.

Zu 2 a. Der bei jeder Prüfung der Behälter anzuwendende innere Druck und die höchste zulässige Füllung betragen für Acetylen: 250 Atmospharen und 1 Kilogramm Flüssigkeit für je 3,0 Liter Fassungsraum des Behälters.

Kohlensäurekapseln (Sodor) werden unter folgenden Bedingungen befördert:

1. Sie dürfen höchstens 2,3 Gramm, bei einer mittleren Temperatur von 20—25° Celsius auf höchstens 65 Atmosphären gespannte Kohlensäure enthalten und müssen aus 0,6 Millimeter dickem ausgeglühtem Flusseisenblech derart solid erstellt sein, dass bei Temperaturen unter 50° Celsius keine Explosion eintritt.

2. Sie sind in Holzkisten zu verpacken, welche höchstens 10 000 Stück Kapseln enthalten.

Neu aufgenommen ist **XLIV a**:

Gasförmige Kohlensäure und *Grubengas* werden zur Beforderung nur dann angenommen, wenn ihr Druck den von 20 Atmosphären nicht übersteigt, und wenn sie in Behältern aus Schweisseisen, Flusseisen oder Gussstahl aufgeliefert werden, welche bei einer innerhalb Jahresfrist vor der Aufgabe stattgehabten amtlichen Prüfung ohne bleibende Veränderung der Form mindestens das Anderthalbfache desjenigen Druckes ausgehalten haben, unter welchem die Kohlensäure oder das Grubengas bei ihrer Auflieferung stehen. Jeder Behälter muss mit einer Öffnung, welche die Besichtigung seiner Innenwandungen gestattet, einem Sicherheitsventil, einem Wasserablasshahn, einem Füll- beziehungsweise

ainsi que d'un manomètre. L'épreuve officielle doit être renouvelée tous les ans. Le récipient doit porter, d'une manière apparente, l'indication de la date et du résultat de la dernière épreuve. L'expéditeur doit déclarer dans la lettre de voiture que même dans le cas où la température s'élèverait jusqu'à 40° centigrades (Celsius), la pression de l'acide carbonique ou du carbure d'hydrogène expédié ne dépassera pas 20 atmosphères. La station de départ doit vérifier si les prescriptions ci-dessus énoncées ont été observées. Elle comparera notamment l'élévation du manomètre avec le résultat de la dernière épreuve officielle inscrite sur les récipients, afin de s'assurer que la résistance des dits récipients est suffisante.

Au n° **XLVI** les mots « timbrés par l'autorité compétente à 12 atmosphères » ont été supprimés.

Ont été intercalés les n°s :

XLIX a.

Le *bioxyde de soude* doit être remis au transport dans des récipients en fer-blanc, solides, à couvercles soudés, emballés dans une forte caisse en bois revêtue intérieurement d'une caisse de tôle à couvercle également soudé.

XLIX b.

Le *carbure de calcium* doit être emballé dans des récipients en fer étanches. Ces récipients ne doivent renfermer aucune autre matière.

Le préambule du n° **L** a été modifié ainsi qu'il suit :

Les *préparations* formées d'un *mélange d'huile de térébenthine* ou d'*alcool* ou d'*autres liquides facilement inflammables*, tels que le *pétrole-naphte* avec de la *résine*, telles que les *vernis à l'alcool* et les *siccatifs*, sont soumises aux prescriptions suivantes :

En outre, il a été inséré au chiffre 2 de ce même numéro, après les mots « d'huile de térébenthine » les mots : « ou de pétrole-naphte ».

Nouveau numéro :

L a.

La *limaille de fer ou d'acier grasse* (provenant des tours et des machines à forer, etc.) et les *résidus de la réduction du nitrobenzole des fabriques d'aniline* qui ne sont pas présentés au trans-

Ablassventil, sowie mit einem Manometer versehen sein und muss alljährlich auf seine gute Beschaffenheit amtlich geprüft werden. Ein an leicht sichtbarer Stelle angebrachter amtlicher Vermerk auf dem Behälter muss deutlich erkennen lassen, wann und auf welchen Druck die Prüfung desselben stattgefunden hat. In dem Frachtbriefe ist anzugeben, dass der Druck der aufgelieferten Kohlensäure oder des Grubengases auch bei einer Temperatursteigerung bis zu 40° Celsius den Druck von 20 Atmosphären nicht übersteigen kann. Die Versandstation hat sich von der Beachtung vorstehender Vorschriften und insbesondere durch Vergleichung des Manometerstandes mit dem Prüfungsvermerk davon zu überzeugen, dass die Prüfung der Behälter auf Druck in ausreichendem Masse stattgefunden hat.

In **XLVI** sind die Worte « amtlich auf 12 Atmosphären geeichten » ersetzt durch: « starken ».

Neu aufgenommen sind:

XLIX a.

Natriumsuperoxyd ist in starken Blechbüchsen mit verlötetem Deckel, die in eine mit verlötetem Blecheinsatz ausgestattete, starke Holzkiste verpackt sind, aufzugeben.

XLIX b.

Calcium-Carbid muss in luftdicht verschlossene eiserne Gefässe verpackt sein. Andere Stoffe dürfen in die Gefässe nicht beigepackt werden.

In **L** ist der Eingang abgeändert wie folgt:

Präparate, welche aus Terpentinöl oder *Spiritus* oder *anderen leicht entzündlichen Flüssigkeiten*, wie *Petroleumnaphtha*, einerseits und *Harz* anderseits bereitet sind, wie *Spirituslacke* und *Siccative*, unterliegen den nachstehenden Vorschriften :

Auch ist in Ziffer 2 dieser Nummer nach « Terpentinöl » eingeschaltet : « oder Petroleumnaphtha ».

Neu aufgenommen ist :

L a.

Gefettete Eisen- und *Stahlspäne (Dreh-, Bohr- und dergleichen Späne)* und *Rückstände von der Reduktion des Nitrobenzols aus Anilinfabriken* werden, sofern sie nicht in luftdicht verschlossenen

port dans des récipients en forte tôle et hermétiquement fermés, ne peuvent être transportés que par wagons en fer, munis de couvercles ou revêtus de bâches.

La lettre de voiture doit indiquer si la limaille de fer ou d'acier est grasse ou non; en cas de non indication, elle sera considérée comme grasse.

Le nouvel alinéa final ci-après a été ajouté au n° **LIII**:

Pendant les mois d'octobre, de novembre, de décembre, de janvier, de février et de mars, les *caillettes de veau fraiches non salées*, débarrassées de tout reste d'aliments, sont admises aussi au transport dans des tonneaux ou cuveaux bien clos, et aux conditions énumérées aux chiffres 4 et 5 du premier alinéa. Les couvercles de ces récipients doivent être fixés au moyen d'une bande de fer.

Les n°s LIV et LV ont reçu la teneur suivante:

LIV.

L'or et l'argent en lingots, le platine, les valeurs monnayées ou en papier, les papiers importants, les pierres précieuses, les perles fines, les bijoux et autres objets précieux ne sont admis au transport qu'en grande vitesse et aux conditions suivantes:

1. Ils doivent être solidement emballés, dans des fûts ou caisses bien fermés, ne pesant isolément pas moins de 25 kg.; les colis doivent être cachetés et les cachets placés de telle sorte dans un renfoncement que le contenu ne puisse être enlevé sans les briser, et qu'ils ne puissent s'endommager non plus par la manipulation ou pendant le transport.

Le cachet appliqué sur les colis sera reproduit sur les lettres de voiture.

2. Les expéditions pesant 1000 kg. et plus ou dont la valeur est de 500 000 francs et plus, seront transportées dans des wagons spéciaux ne contenant pas d'autres marchandises. Pour les expéditions de ce genre il n'est pas nécessaire d'observer les prescriptions spéciales ci-dessus concernant le cachetage des fûts ou caisses. Il est aussi

Behältern aus starkem Eisenblech verpackt zur Aufgabe gelangen, nur in eisernen Wagen mit Deckeln oder unter Deckenverschluss befördert.

Aus dem Frachtbriefe muss ersichtlich sein, ob die Eisen- oder Stahlspäne gefettet sind oder nicht, andernfalls werden sie als gefettet behandelt.

Zu **LIII** ist folgender neue Schlussabsatz aufgenommen:

Während der Monate Oktober, November, Dezember, Januar, Februar und März werden auch *ungesalzene frische Kälbermagen*, sofern sie von allen Speiseresten gereinigt sind, in festen, dicht verschlossenen Fässern oder Kübeln und unter Beachtung der Bestimmungen im Absatz 1, Ziffer 4 und 5, zur Beförderung zugelassen. Die Deckel der Kübel müssen mit einem eisernen Überwurfe befestigt sein.

LIV und LV haben nunmehr folgenden Inhalt:

LIV.

Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerte Münzen und Papiere, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten werden nicht als Frachtgut, sondern nur als Eilgut und unter den nachstehenden Bedingungen zur Beförderung zugelassen:

1. Dieselben müssen in fest verschlossenen Fassern oder Kisten, welche einzeln nicht unter 25 Kilogramm wiegen dürfen, gut verpackt sein, die betreffenden Kolli müssen versiegelt und die Siegel in einer Versenkung derart angebracht sein, dass weder eine Entfernung des Inhaltes ohne Verletzung der Siegel, noch auch eine Beschadigung derselben bei der Handhabung oder während des Transportes stattfinden kann.

Frachtbriefe über derartige Sendungen sind mit dem Abdruck des Siegels zu versehen, mit welchem die Sendung versiegelt wurde.

2. Sendungen im Gewichte von 1000 Kilogramm und mehr oder im Werte von Fr. 500 000 und mehr werden in besondern Wagen befördert, welche andere Güter nicht enthalten dürfen. Für solche Sendungen wird die Beobachtung obiger specieller Vorschriften über die Versiegelung der Fässer und Kisten nicht gefordert; auch ist bei Sendungen von

permis d'emballer les envois d'or, d'argent et de platine en lingots et monnayés dans des sacs, si ceux-ci remplissent les conditions ci-après quant à leur état et à leur fermeture:

Les sacs doivent être sans couture, ou cousus seulement en dedans et en parfait état, c'est-à-dire ni déchirés, ni raccommodés. Ils seront fermés avec de la ficelle intacte (ni tordue, ni rajoutée) et le nœud sera pourvu d'un cachet de cire à cacheter. Les extrémités de la ficelle seront fixées par un même cachet sur des fichets. Le cachet peut aussi être remplacé par un plomb reliant les extrémités de la ficelle à proximité du nœud.

3. Dans les cas prévus au chiffre 2, l'expéditeur fera accompagner chaque wagon par un homme chargé de sa surveillance. Ce surveillant a droit au libre parcours de la gare expéditrice à la gare destinataire, moyennant une légitimation délivrée par la gare expéditrice. Il a la faculté de prendre place dans le wagon de transport qui ne sera alors pas cadenassé, ou dans une voiture de IIIme classe, dans quel cas l'expéditeur est tenu de fermer le wagon de transport au moyen de cadenas lui appartenant et dont le surveillant aura les clefs.

Dans le cas où d'autres personnes accompagneraient l'envoi, elles devront être munies de billets de IIIme classe si elles prennent place dans le wagon de transport sinon de billets de la classe qu'elles utilisent.

4. Le chargement et le déchargement de ces expéditions (chiffre 2) seront effectués par l'expéditeur et le destinataire eux-mêmes.

LV.

Les objets d'art, tels que tableaux, bronzes d'art, antiquités doivent expressément être déclarés comme tels dans la lettre de voiture. La valeur, correspondant au maximum d'indemnité à payer, sera indiquée dans la lettre de voiture à la colonne « Désignation de la marchandise ».

Gold, Silber, Platina, in Barren und gemünzt, die Verpackung in Säcken zulässig, wenn die nachfolgenden Bedingungen über Zustand und Verschluss der Säcke erfüllt sind:

Die Säcke müssen ohne Naht oder ausschliesslich nur von innen genäht und vollständig wohl beschaffen, d. h. weder zerrissen noch ausgebessert sein. Der Verschluss derselben hat mittelst einer unversehrten Schnur (ohne Verdrehung oder Ansatzstücke) zu geschehen, wobei der Knoten mit einem Lacksiegel zu versehen ist. Die Enden der Schnur sind durch ein gleichartiges Siegel auf einem frei beweglichen Papierstreifen (Fichet) zu befestigen. Anstatt des Siegels können die Enden der Schnur zunächst dem Knoten auch durch eine Plombe vereinigt sein.

3. In den in Ziffer 2 vorgesehenen Fällen muss vom Versender jedem Wagen ein Begleiter mitgegeben werden, der denselben zu überwachen hat. Der Begleiter geniesst freie Fahrt von der Versandstation bis zur Bestimmungsstation, wofür ihm von der Versandstation ein entsprechender Ausweis übergeben wird. Es steht ihm frei, seinen Platz im betreffenden Transportwagen selbst zu nehmen, in welchem Falle derselbe nicht verschlossen wird, oder aber im Personenwagen III. Klasse zu fahren, in welchem Falle der Versender den Transportwagen durch Anhängung eigener Schlösser, wozu der Begleiter die Schlüssel mit sich führen muss, zu verschliessen hat.

Für allfällige weitere Begleiter ist, wenn sie im Transportwagen Platz nehmen, ein Fahrbillet III. Klasse, andernfalls ein Billet der entsprechenden benützten Klasse, zu lösen.

4. Das Ein- und Ausladen solcher Sendungen (Ziffer 2) hat der Absender, respektive Empfänger, selbst zu besorgen.

LV.

Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguss, Antiquitäten, müssen als solche ausdrücklich im Frachtbriefe bezeichnet werden. Derjenige Wert, welcher den Höchstbetrag für die zu zahlende Entschädigung bilden soll, muss im Frachtbriefe in der Spalte « Inhalt » angegeben werden.

Les objets d'art dont la valeur déclarée dépasse 3000 francs par 100 kg. ou dont l'intérêt à la livraison est déclaré à plus de 3000 francs par 100 kg. ne sont pas admis au transport en petite vitesse, mais seulement en grande vitesse.

L'annexe XI [1])

(Liste des fêtes cantonales qui, en vertu des §§ 55 et 74 du règlement de transport, sont assimilées aux dimanches pour l'acceptation et la livraison des marchandires et pour le service des marchandises dans les gares)

a reçu la teneur suivante:

Zurich:	Lundi de Pâques, lundi de Pentecôte, St-Etienne (26 décembre).
Berne:	Pas d'autres fêtes.
Lucerne:	Epiphanie (6 janvier), Fête-Dieu, Assomption (15 août), Toussaint (1er novembre).
Uri:	St-Joseph (19 mars), Fête-Dieu, Assomption (15 août), Toussaint (1er novembre).
Schwyz:	Epiphanie (6 janvier), Fête-Dieu, Assomption (15 août), Toussaint (1er novembre).
Unterwald-le-Haut:	Epiphanie (6 janvier), Fête-Dieu, Assomption (15 août), Toussaint (1er novembre).
Unterwald-le-Bas:	Epiphanie (6 janvier), Fête-Dieu, Assomption (15 août), Toussaint (1er novembre).
Glaris:	Fête commémorative de la bataille de Näfels (premier jeudi d'avril), lundi de Pâques, lundi de Pentecôte, St-Etienne (26 décembre).
Zoug:	Fête-Dieu, Assomption (15 août), Toussaint (1er novembre), Immaculée Conception (8 décembre).
Fribourg:	Epiphanie (6 janvier), Fête-Dieu, Assomption (15 août), Toussaint (1er novembre). Ces fêtes ne concernent pas les gares de Morat, Galmitz (Charmey) et Kerzers (Chiètres).
Soleure:	Purification (2 février), Fête-Dieu, Assomption (15 août), Toussaint (1er novembre).
Bâle-Ville:	Lundi de Pâques, lundi de Pentecôte, St-Etienne (26 décembre), ce dernier seulement s'il ne tombe pas sur un mardi ou un samedi.
Bâle-Campagne:	Pas d'autres fêtes.
Schaffhouse:	Pas d'autres fêtes.
Appenzell-Rh.-Ext.:	Pas d'autres fêtes.

[1]) B. 1895 p. 19, 333, 504; 1896 p. 285; 1897 p. 412; 1898 p. 215, 770.

Diejenigen Kunstgegenstände, deren Wert auf mehr als 3000 Fr. per 100 Kilogramm angegeben, oder bei denen das Interesse an der Lieferung mit mehr als 3000 Fr. per 100 Kilogramm deklariert ist, werden nicht als Frachtgut, sondern nur als Eilgut zur Beförderung zugelassen.

Anlage XI [1])

(Verzeichnis der kantonalen Feiertage, die gemäss §§ 55 und 74 des Transport-Reglements rücksichtlich der Annahme und Abgabe der Güter und der Besorgung des Güterdienstes auf den Stationen wie Feiertage behandelt werden sollen)

lautet nun folgendermassen:

Zurich:	Ostermontag, Pfingstmontag, Stephanstag (26. Dezember).
Bern:	Keine weiteren Feiertage.
Luzern:	Dreikönige (6. Januar), Fronleichnam, Mariä Himmelfahrt (15. August), Allerheiligen (1. November).
Uri:	St. Joseph-Tag (19. März), Fronleichnam, Mariä Himmelfahrt (15. August), Allerheiligen (1. November).
Schwyz:	Dreikönige (6 Januar), Fronleichnam, Mariä Himmelfahrt (15. August), Allerheiligen (1. November).
Obwalden:	Dreikönige (6. Januar), Fronleichnam, Mariä Himmelfahrt (15. August), Allerheiligen (1. November).
Nidwalden:	Dreikönige (6. Januar), Fronleichnam, Mariä Himmelfahrt (15. August), Allerheiligen (1. November).
Glarus:	Fahrtsfest (erster Donnerstag im April), Ostermontag, Pfingstmontag, Stephanstag (26. Dezember).
Zug:	Fronleichnam, Mariä Himmelfahrt (15. August), Allerheiligen (1. November), Mariä Empfängnis (8. Dezember).
Freiburg:	Dreikönige (6. Januar), Fronleichnam, Mariä Himmelfahrt (15. August), Allerheiligen (1. November). Diese Feiertage haben keine Gültigkeit für die Stationen Murten, Galmiz und Kerzers.
Solothurn:	Lichtmess (2. Februar), Fronleichnam, Mariä Himmelfahrt (15. August), Allerheiligen (1. November).
Basel-Stadt:	Ostermontag, Pfingstmontag, Stephanstag (26. Dezember), letzterer nur, sofern er nicht auf einen Dienstag oder Samstag fällt.
Basel-Land:	Keine weiteren Feiertage.
Schaffhausen:	Keine weiteren Feiertage.
Appenzell A.-Rh.:	Keine weiteren Feiertage.

[1]) Z. 1895 S. 20, 329, 501; 1896 S. 292; 1897 S. 412; 1898 S. 415, 770.

Appenzell-Rh.-Int.:	Lundi de Pâques, lundi de Pentecôte, Fête-Dieu, Assomption (15 août).
Saint-Gall:	Lundi de Pâques, lundi de Pentecôte, St-Etienne (26 décembre), ce dernier seulement dans le cas où il n'en résulte pas *trois* jours de fête consécutifs.
Grisons:	Lundi de Pâques, lundi de Pentecôte, St-Etienne (26 décembre), ce dernier seulement dans le cas où il n'en résulte pas *trois* jours de fête consécutifs.
Argovie:	Pas d'autres fêtes.
Thurgovie:	Lundi de Pâques, lundi de Pentecôte, St-Etienne (26 décembre), ce dernier seulement dans le cas où il n'en résulte pas *trois* jours de fête consécutifs.
Tessin:	Epiphanie (6 janvier), Fête-Dieu, Assomption (15 août), Toussaint (1er novembre).
Vaud:	Pas d'autres fêtes.
Valais:	Fête-Dieu, Assomption (15 août), St-Maurice (22 septembre), Toussaint (1er novembre).
Neuchâtel:	1er mars.
Genève:	Lundi de Pâques.

IIme appendice [1]).

(Approuvé par arrêté du Conseil fédéral du 30 mai 1899.)
Publié au mois de juin 1899.

Les dérogations suivantes aux dispositions du règlement de transport, dérogations exigées par les circonstances particulières, ont été accordées au **chemin de fer de Berthoud à Thoune.**

I. En dérogation spéciale des prescriptions des

§ 36 du chapitre V. Charges de produits agricoles,

§ 37 » » VI. Transport des colis express et

§ 53 » » X. Transport des marchandises en grande vitesse,

ne seront pas transportés sur le chemin de fer de Berthoud à Thoune par tous les trains, mais seulement par 4 trains dans chaque direction:

1. Les charges de produits agricoles,
2. Les colis express, et
3. Les marchandises en grande vitesse.

Les trains pour lesquels ces transports sont admis, transporteront aussi la poste; ils seront désignés par la direction générale des postes suisses à l'occasion de tout changement d'horaire et publiés chaque fois dans l'horaire-affiche par le chemin de fer de Berthoud à Thoune.

[1]) Au sujet du Ier appendice voir B. 1895 p. 22.

Appenzell I.-Rh.:	Ostermontag, Pfingstmontag, Fronleichnam, Mariä Himmelfahrt (15. August).
St. Gallen:	Ostermontag, Pfingstmontag, Stephanstag (26. Dezember), letzterer nur, soweit dadurch nicht *drei* aufeinanderfolgende Festtage geschaffen werden.
Graubünden:	Ostermontag, Pfingstmontag, Stephanstag (26. Dezember), letzterer nur, soweit dadurch nicht *drei* aufeinanderfolgende Festtage geschaffen werden.
Aargau:	Keine weiteren Feiertage.
Thurgau:	Ostermontag, Pfingstmontag, Stephanstag (26. Dezember), letzterer nur, soweit dadurch nicht *drei* aufeinanderfolgende Festtage geschaffen werden.
Tessin:	Dreikönige (6. Januar), Fronleichnam, Mariä Himmelfahrt (15. August), Allerheiligen (1. November).
Waadt:	Keine weiteren Feiertage.
Wallis:	Fronleichnam, Mariä Himmelfahrt (15. August), St. Maurice-Tag (22. September), Allerheiligen (1. November).
Neuenburg:	1. März.
Genf:	Ostermontag.

Anhang II [1]).

(Genehmigt vom Bundesrat durch Beschluss vom 30. Mai 1899.)
Ausgegeben im Juni 1899.

Der **Burgdorf-Thun-Bahn** sind folgende durch die besonderen Verhältnisse bedingten Abweichungen von den allgemeinen Bestimmungen des Transport-Reglementes bewilligt worden:

I. In Abweichung speciell von den Bestimmungen des

§ 36 vom Abschnitt V. Landwirtschaftliche Traglasten,

§ 37 vom Abschnitt VI. Beförderung von Expressgut und

§ 53 vom Abschnitt X. Beförderung von Eilgut,

werden auf der Burgdorf-Thun-Bahn

1. Landwirtschaftliche Traglasten,
2. Expressgut,
3. Eilgüter

nicht mit allen, sondern mit je nur 4 Zügen in jeder Richtung befördert. Die Züge, in denen diese Transporte zugelassen sind, befördern auch die Post und werden bei jeder Fahrplanänderung von der schweizerischen Oberpostdirektion bezeichnet und von der Burgdorf-Thun-Bahn im jeweiligen Plakatfahrplan öffentlich bekannt gegeben.

[1]) Betreffend Anhang I s. Z. 1895 S. 23.

II. § 46. Transport des animaux vivants.

Les envois en grande vitesse de petit bétail, ainsi que les envois de volaille et d'animaux vivants de petite taille ne seront de même admis au transport qu'avec les trains destinés au transport des charges de produits agricoles, des colis express et des marchandises en grande vitesse.

Dans les autres trains, exempts de ces transports, les chiens accompagnés par des voyageurs, ne seront transportés qu'à condition qu'ils puissent être placés dans un compartiment du train qui n'est pas utilisé pour le service des voyageurs, à moins que le transport de ces chiens ne tombe pas sous les dispositions du § 23 du règlement de transport.

Le transport du gros et du petit bétail se fait généralement par les trains de marchandises. Par exception certains envois pourront aussi être transportés par ceux des trains de voyageurs qui n'auront pas de voitures de remorque pour le service des voyageurs.

Pour les envois de bétail qui, à la demande de l'expéditeur, sont transportés en grande vitesse par de pareils trains (soit par wagons complets, soit par têtes isolées), la taxe prévue au tarif sera majorée de 40 %. (Voir § 46, chiffre 4 du règlement de transport).

II. § 46. Beförderung von lebenden Tieren.

Kleinviehsendungen in Eilfracht, sowie Sendungen von Geflügel und kleinen lebenden Tieren werden zur Beförderung ebenfalls nur mit den für die Beförderung von landwirtschaftlichen Traglasten, Expressgut und Eilgut bestimmten Zügen zum Transport angenommen.

In den übrigen, von diesen Transporten befreiten Zügen können Hunde in Begleitung von Reisenden, sofern sie nicht unter § 23 des Transportreglementes fallen, nur dann Beförderung finden, wenn sie in einem von Reisenden nicht benutzten Raum untergebracht werden können.

Die Beförderung von Gross- und Kleinvieh geschieht in der Regel mit den Güterzügen. Ausnahmsweise können einzelne Sendungen auch mit solchen Personenzügen Beförderung finden, welche keine Anhängewagen für den Personentransport führen.

Für die auf Verlangen des Aufgebers eilgutmässig in solchen Zügen beförderten Viehsendungen (komplette Wagenladungen oder Einzelstücke) wird die tarifmässige Taxe um 40 % erhöht (vergl. § 46, Ziffer 4, des Transportreglementes).

Etudes.

Histoire des chemins de fer de la monarchie austro-hongroise. [1])

C'est le *Dr Alfred baron de Buschman* qui s'est chargé d'écrire **„l'historique de l'administration des chemins de fer autrichiens"**. L'auteur donne dans la préface un aperçu du contenu de son travail; il en groupe les différents chapitres, et pose ainsi pour le lecteur des jalons qui lui permettent dès l'abord d'embrasser d'un coup d'œil l'abondante matière qu'il fallait condenser dans un cadre relativement restreint. Ce n'est pas, au sens strict du mot, de l'histoire de l'administration qu'il s'agit ici, mais bien plutôt des questions relatives

[1]) Voir aussi le fascicule de mai, p. 305.

Abhandlungen.

Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie [1]).

Die Bearbeitung der **„Geschichte der Verwaltung der österreichischen Eisenbahnen"** ist *Dr. Alfred, Freiherrn von Buschman,* zugefallen. In einer Einleitung giebt der Verfasser einen Überblick über den Inhalt seiner Arbeit; er gruppiert ihre einzelnen Abschnitte und bezeichnet damit dem Leser die Marksteine, die ihm gestatten, sich von vorneherein ein anschauliches Bild von dem reichen Stoffe zu machen, der hier in einem relativ begrenzten Rahmen zu bearbeiten war. Nicht um die Geschichte der Verwaltung in der engern Be-

[1]) Siehe auch Maiheft, S. 305.

au mode d'administration — système des chemins de fer d'Etat ou système des chemins de fer privés qui se sont plus d'une fois disputé la prédominance en Autriche — ainsi que de celles qui ont trait au développement et au perfectionnement des dispositions de droit public applicables aux chemins de fer, à l'exercice de la surveillance de l'Etat sur les entreprises de chemins de fer et de son influence sur leur administration, et, enfin, aux fluctuations d'opinion qui se sont produites périodiquement, en ce pays comme en d'autres, au sujet des chemins de fer.

L'auteur a divisé son travail en quatre chapitres principaux, correspondant aux quatre périodes différentes par lesquelles a passé le système d'administration supérieure.

La *première période*, qui s'étend du commencement de la construction des chemins de fer, en 1824, jusqu'à la fin de 1841, embrasse les années pendant lesquelles l'Etat abandonne au capital privé, sans aucune participation financière de sa part, l'établissement des voies ferrées, et se borne à favoriser ce dernier par l'octroi de concessions.

Vers la fin de cette période, il se fait un revirement dans l'opinion des cercles dirigeants sur l'importance du nouveau moyen de transport et son influence sur la vie publique: on arrive ainsi à la *deuxième période* pendant laquelle la construction par l'Etat des lignes principales d'intérêt général fut annoncée par l'ordre de cabinet impérial du 19 décembre 1841, et exécutée en grande partie. Cette orientation de la politique ferrugineuse fut abandonnée toutefois vers 1850, et les rescrits impériaux des 1er juin, 8 septembre et 1er novembre 1854, qui marquent la fin de la deuxième période, abandonnèrent à l'industrie privée — jamais écartée complètement du reste — un champ sur lequel elle sut déployer dans la suite une féconde activité. Ce changement de système est marqué surtout par la vente des chemins de fer de l'Etat à des sociétés anonymes, opération qui fut effectuée pendant les quatre années suivantes.

La *troisième période*, de 1854 à 1879, est celle qui a vu le réseau des voies ferrées prendre la plus grande extension sous le régime des chemins

deutung des Wortes handelt es sich, sondern um Fragen des Verwaltungssystems, des Staatsbahn- und des Privatbahnsystems, die in Oesterreich zu verschiedenen Malen um die Herrschaft gestritten haben, um die Entwickelung und Ausgestaltung der auf das Eisenbahnwesen bezüglichen öffentlich rechtlichen Bestimmungen, die Ausübung der Oberaufsicht des Staates auf die Eisenbahnen, seine Einflussnahme auf die Verwaltung derselben, und den, wie in andern Ländern, so auch in Oesterreich periodenweisen Wechsel der massgebenden Anschauungen über das Eisenbahnwesen.

Diese Arbeit teilt der Verfasser in vier Hauptabschnitte, entsprechend den vier in Bezug auf das oberste Verwaltungssystem verschiedenen Perioden.

Die *erste Periode*, vom Beginn des Eisenbahnbaues im Jahre 1824 bis zum Schlusse des Jahres 1841 reichend, während welcher der Staat den Eisenbahnbau, unter Enthaltung von jeder finanziellen Beteiligung, dem Privatkapital überlässt und ihn durch Erteilung von Konzessionen fördert.

Gegen das Ende dieser Periode bereitet sich ein Umschwung in den Anschauungen der leitenden Kreise über die Bedeutung des neuen Verkehrsmittels und seinen Einfluss auf das öffentliche Leben und damit der Eintritt der *zweiten Periode* vor, in welcher durch das kaiserliche Kabinetschreiben vom 19. Dezember 1841 der Ausbau der den allgemeinen Verkehrsinteressen dienenden Hauptbahnen durch den Staat verkündet und im wesentlichen durchgeführt wurde. Diese Richtung in der Eisenbahnpolitik wurde jedoch anfangs der 1850er Jahre verlassen und dem Privateisenbahnbau, der niemals grundsatzlich ausgeschlossen war, durch die den Abschluss der zweiten Periode bildenden kaiserlichen Erlasse vom 1. Juni, 8. September und 1. November 1854 ein Feld überlassen, auf dem er in der Folge eine reiche Thätigkeit zu entwickeln verstand. Besonders markiert wird der Systemwechsel durch den innerhalb der folgenden vier Jahre bewirkten Verkauf der Staatsbahnen an Aktiengesellschaften.

Die *dritte Periode* von 1854 bis 1879 ist diejenige der grössten Ausdehnung des Eisenbahnnetzes unter der Herrschaft des Privatbahnsystems,

de fer privés, l'Etat étant intéressé financièrement de diverses manières. Mais les expériences faites avec le système de concessions et de garantie suivi jusqu'alors réveillèrent l'idée des chemins de fer d'Etat et préparèrent ainsi la *quatrième période*, qui commence en 1880 et se continue aujourd'hui encore. Beaucoup de lignes principales ont été rachetées et il a été créé un grand réseau d'Etat, exploité d'une manière uniforme. Les chemins de fer privés qui subsistent encore doivent devenir successivement la propriété de l'Etat, soit par voie d'entente, soit à teneur des dispositions édictées pour déterminer la date du rachat et du retour à l'Etat. A côté du rachat des lignes d'intérêt général, conséquemment poursuivi, cette période se caractérise par les facilités accordées pour l'établissement de chemins de fer d'intérêt local ou secondaires dont l'extension est favorisée fréquemment par l'appui financier que leur prètent l'Etat et les divers pays de la couronne.

Nous signalons ci-après les faits les plus saillants des différentes périodes.

La première demande de concession pour un chemin de bois et de fer, de Mauthhausen à Budweis, présentée le 29 décembre 1823 au président supérieur de la Bohème par le professeur Antoine chevalier de Gerstner, souleva une question de principe, celle de savoir s'il fallait donner la préférence à l'exploitation par l'Etat ou à l'exploitation privée. Le burgrave de Bohème s'appliqua à faire ressortir tous les arguments qui militent en faveur du premier de ces systèmes, tandis que la chancellerie i. r. réunie, dont relevaient pendant la première période les questions concernant les chemins de fer, comme aussi la chambre aulique i. r. générale, à laquelle incombait l'examen du côté financier de la question, furent d'avis que l'Etat ne devait pas assumer les risques de la nouvelle entreprise, mais en laisser l'exécution à l'initiative privée. Le gouvernement adopta cette manière de voir et s'efforça d'assurer la réussite de l'entreprise en lui accordant diverses faveurs spéciales. C'est ainsi qu'il donna au concessionnaire (le 7 septembre 1824) le droit d'expropriation et de libre fixation des tarifs, tout en renonçant lui-même au droit de retour du chemin de fer à l'Etat. Cette concession fut cédée au mois d'avril 1825 à la pre-

wobei der Staat in verschiedenen Formen finanziell beteiligt ist. Die Erfahrungen jedoch, die mit dem bis dahin eingehaltenen Konzessions- und Garantiewesen gemacht wurden, erwecken aufs neue die Staatsbahnidee und bereiten die *vierte Periode* vor, die mit dem Jahre 1880 beginnt und bis zum heutigen Tage fortdauert. Zahlreiche Haupteisenbahnlinien werden vom Staate zurückgekauft, ein grosses Staatsbahnnetz geschaffen und auf demselben ein einheitlicher Betrieb eingerichtet. Was noch an Privatbahnen verbleibt, soll allmählich entweder im Wege der Vereinbarung, oder nach Massgabe der Bestimmungen über den Eintritt der Einlösungs- und Heimfalltermine in den Besitz des Staates übergeführt werden. Neben der konsequenten Durchführung der Verstaatlichung der Bahnen von allgemeinem Verkehrsinteresse eine weise Begünstigung des Baues von Lokal- und Nebenbahnen, deren Ausbreitung vielfach vom Staate und den einzelnen Ländern durch finanzielle Unterstützung gefördert wird.

Die bemerkenswertesten Ereignisse der einzelnen Perioden heben wir nachstehend hervor.

Schon das erste Konzessionsgesuch, das am 29. Dezember 1823 von Professor Anton Ritter von Gerstner für eine Holz- und Eisenbahn von Mauthhausen nach Budweis beim böhmischen Landespräsidium eingebracht wurde, warf die grundsätzliche Frage, ob Staats- oder Privatbetrieb den Vorzug haben solle, auf. Während der Oberstburggraf von Böhmen alle Gründe geltend machte, welche für den Staatsbetrieb sprachen, war die k. k. vereinigte Hofkanzlei, von der in Oesterreich das Eisenbahnwesen während der ersten Periode ressortierte, wie auch die k. k. allgemeine Hofkammer, die die finanzielle Seite der Sache zu prüfen hatte, der Ansicht, dass der Staat das Risiko des neuen Unternehmens nicht laufen und seine Ausführung der Privatinitiative überlassen solle. Die Regierung schloss sich dieser Anschauungsweise an, war jedoch darauf bedacht, dem Unternehmen durch besondere Begünstigungen jede Förderung angedeihen zu lassen, die u. a. dadurch zum Ausdruck kamen, dass dem Erwerber der Konzession (vom 7. September 1824) das Expropriationsrecht verliehen, das freie Tarifierungsrecht zugesprochen und von dem Heimfallsrechte des Staates abgesehen wurde.

mière compagnie de chemins de fer privilégiée qui avait acquis aussi la concession accordée entre temps à un consortium pour le tronçon Linz-Gmunden, de sorte que ladite compagnie réunit ainsi dans ses mains toute la ligne Budweis-Linz-Gmunden. L'organisation du service intérieur de l'entreprise dont il s'agit a été conservée jusqu'à ce jour dans ses parties essentielles par les compagnies privées.

Les difficultés auxquelles se heurta la construction des premiers chemins de fer, par suite des réclamations formulées par des particuliers et par des communes entières, relativement à la fixation du tracé et à l'acquisition des terrains, démontrèrent de bonne heure la nécessité d'établir des prescriptions qui permissent de régler légalement ces deux points. Par décret du 20 juin 1834, il fut arrêté que les entrepreneurs devraient à l'avenir soumettre leur plan de construction complet à l'examen des autorités compétentes et le faire approuver par celles-ci: la procédure à suivre pour les expropriations fut réglée en même temps.

La demande présentée le 15 avril 1835 par la maison Rothschild en vue d'obtenir un privilége pour la construction d'un chemin de fer à traction de locomotives de Vienne à Bochnia, construction qui, d'après le projet, devait être remise à une société anonyme à créer, fournit l'occasion d'examiner la question de savoir si l'entreprise devait être tenue ou non de produire un plan complet de situation avec profil en long indiquant les différences de niveau, ainsi qu'un aperçu de la quantité probable et de la nature des produits à transporter, comme aussi des taxes prévues. Tandis que les uns entendaient réserver en principe à l'Etat un droit d'ingérence minutieuse dans toutes les questions touchant aux intérêts publics en matière de trafic, d'autres hommes influents et importants demandaient pour les entrepreneurs particuliers de chemins de fer, comme pour les autres industriels, une grande liberté de mouvement. Cette manière de voir finit par prévaloir, et la concession fut accordée sous réserve des droits qui découlent du monopole postal et du paiement des indemnités pouvant être réclamées de ce chef. Plus tard, cette disposition fut remplacée par la réserve « sans

Dieses erste Eisenbahnunternehmen ging im April 1825 an die privil. erste Eisenbahngesellschaft über, welche auch die inzwischen einem Konsortium verliehene Konzession für eine Eisenbahn Linz-Gmunden übernommen hatte, so dass sie die ganze Budweis-Linz-Gmundener Pferdeeisenbahn in ihren Händen vereinigte. Die innere Dienstesorganisation dieses Unternehmens hat sich in ihren wesentlichsten Einrichtungen bei Privatgesellschaften bis zum heutigen Tage erhalten.

Die Schwierigkeiten, die sich bei der Ausführung der ersten Bahnen durch den Einspruch Einzelner und ganzer Gemeinden in Bezug auf die Festsetzung der Bahntrace und der Grundablösung erhoben, hatten frühzeitig die Notwendigkeit ergeben, Bestimmungen zu erlassen, durch welche diese beiden Punkte ihre gesetzliche Regelung fanden. Mit Dekret vom 20. Juni 1834 wurden Anordnungen erlassen, wonach in Zukunft die Unternehmer den ganzen Bauplan der Prüfung der kompetenten Behörde zu unterbreiten und deren Genehmigung dazu nachzusuchen haben: gleichzeitig wurde das Enteignungsverfahren geregelt.

Ein Gesuch um Erteilung eines Privilegiums für eine Lokomotiveisenbahn von Wien nach Bochnia, das am 15. April 1835 von dem Hause Rothschild eingereicht wird, und das die Bauausführung durch eine zu gründende Aktiengesellschaft in Aussicht nimmt, giebt Anlass zur Erörterung der Frage, ob der Unternehmung die Auflage gemacht werden solle, einen vollständigen Situationsplan mit einem die Niveauverhältnisse kennzeichnenden Längenprofile, sowie einen Prospekt, aus welchem die wahrscheinliche Menge und die Arten der zur Beförderung gelangenden Produkte und die beabsichtigten Frachtgebühren ersichtlich gemacht sind, vorzulegen oder nicht. Während von der einen Seite grundsätzlich die Ingerenz der Staatsgewalt in allen die öffentlichen Verkehrsinteressen berührenden Angelegenheiten bis ins Detail gewahrt werden wollen, vertreten einflussreiche und bedeutende Männer die Ansicht, dass beim Eisenbahnbau durch Privatunternehmer diesen, wie bei jeder andern industriellen Anlage, ein weiter Spielraum gelassen werden müsse. Schliesslich siegte die letztere Auffassung, und die Konzession wurde mit dem Vorbehalte erteilt, dass die aus dem Postregal sich

préjudice du monopole postal », après que Rothschild eut fait ressortir dans un mémoire que tous ceux qui estimeraient leurs intérêts lésés par le chemin de fer, tels que les hôteliers, les voituriers, les rouliers, etc., pourraient, aussi bien que la poste, réclamer des indemnités. Par ordonnance impériale du 9 avril 1836, la ligne créée par Rothschild fut autorisée à porter le nom de « chemin de fer du Nord de l'Empereur Ferdinand ».

Sur ces entrefaites, les expériences heureuses acquises en Angleterre, qui prouvaient que la construction de voies ferrées était une opération avantageuse, avaient stimulé puissamment sur le continent l'esprit d'entreprise et provoquèrent en Autriche aussi de nombreuses demandes de priviléges pour l'établissement de chemins de fer. Des normes uniformes furent alors fixées pour l'octroi des concessions : les dispositions qu'elles contiennent prouvent la justesse de vue et la perspicacité de ceux qui étaient au pouvoir à cette époque, car leurs principes fondamentaux sont observés de nos jours encore et ont reçu la sanction des nombreuses années qui se sont écoulées depuis.

Bien que l'Etat eût reconnu, dans ces normes également, que la construction des chemins de fer doit être abandonnée au capital privé et que le choix du tracé et l'ordre dans lequel il y a lieu d'entreprendre la construction des lignes doivent être laissés entièrement aux particuliers, un revirement d'opinion se préparait. Ce changement était basé sur les expériences faites dans les autres pays et sur la conviction que l'Etat pouvait et devait entreprendre la construction de chemins de fer au sujet desquels il n'y aurait pas, il est vrai, à espérer des résultats brillants découlant directement du trafic, mais qui, par le profit indirect qu'ils donneraient, seraient d'une utilité considérable pour stimuler le commerce et l'industrie. Les normes prévoyaient déjà, en dérogation au précédents établis lors de l'octroi de la concession du chemin de fer du Nord de l'Empereur Ferdinand, deux autorisations dépendant de la sanction impériale, à savoir l'une permettant de commencer les travaux préliminaires pour l'exécution ultérieure

ergebenden Rechte zu wahren und Ansprüche ausdemselben abzufinden seien. Diese Bestimmung wurde später durch den Vorbehalt « unbeschadet dem Postregal » ersetzt, nachdem Rothschild in einer Eingabe dargelegt hatte, dass wie die Post, so auch alle diejenigen, welche sich durch die Eisenbahn geschädigt glauben, als Wirte, Kutscher, Fuhrleute etc. Entschädigungsansprüche geltend machen könnten. Mit kaiserlicher Entschliessung vom 9. April 1836 wurde gestattet, dass der von Rothschild ins Leben gerufenen Eisenbahn der Name « Kaiser Ferdinands-Nordbahn » beigelegt werde.

Die inzwischen in England gemachten günstigen Erfahrungen, die den Eisenbahnbau als ein einträgliches Unternehmen erscheinen liessen, hatten den Unternehmungsgeist auf dem Kontinent mächtig angeregt, und zahlreiche Gesuche um Gewährung von Eisenbahnprivilegien waren auch in Oesterreich die Folge davon. Es wurden nun Normativbestimmungen aufgestellt, welche bei der Erteilung von Konzessionen einzuhalten waren. Diese Bestimmungen geben Zeugnis von dem treffenden Urteil und dem weitschauenden Blick der damals massgebenden Persönlichkeiten, denn sie sind in ihren Grundzügen heute noch massgebend; langjährige Erfahrungen haben ihre Richtigkeit bestätigt.

Hatte sich die Staatsverwaltung auch in diesen Normativbestimmungen zu der Auffassung bekannt, dass der Bau von Eisenbahnen Sache des Privatkapitals und die Wahl der Richtung und der Reihenfolge der zu erbauenden Eisenbahnen den Privaten gänzlich zu überlassen sei, so bereitete sich doch ein Wandel in den Anschauungen vor. Neben eigenem Urteil trugen dazu die Erfahrungen bei, die man in anderen Ländern gemacht hatte und die Erkenntnis, dass der Staat Bahnen bauen könne und solle, die zwar nicht ein glänzendes Ertragnis direkt aus dem Frachtenverkehr in Aussicht stellten, dafür aber wegen ihres indirekten Gewinnes durch Belebung des Handels und der Industrie von ungeheurem Nutzen wären. Schon in den Normativbestimmungen waren in Abweichung von dem bei der Konzessionserteilung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingehaltenen Vorgange, zwei von der kaiserlichen Genehmigung abhängige Bewilligungen vorgesehen, nämlich eine zur Vornahme von Vorarbeiten für die künftige Ausführung des Unter-

de l'entreprise, et l'autre qui serait l'autorisation définitive de construire la ligne elle-même. Le droit de retour à l'Etat, à l'expiration de la 50me année de la durée de la concession, fut aussi inscrit, mais ne concerna que le chemin de fer proprement dit, soit le terrain et les bâtiments qui s'y trouveraient, alors que le matériel roulant et toutes les autres installations nécessaires à l'exercice de l'entreprise de transport restaient la propriété de cette dernière. La surveillance de l'Etat fut exercée par des commissaires et les dépenses qui en résultaient devaient être remboursées par les compagnies.

Un accident survenu lors de la course d'inauguration à Brunn, sur le chemin de fer du Nord de l'Empereur Ferdinand, fournit l'occasion de délibérer sur une loi de police à édicter pour tous les chemins de fer. Le 15 décembre 1840, un projet fut soumis à la sanction de l'empereur, mais une décision à cet égard n'intervint pas pendant la première période dont l'exercice clôturait à la fin de l'année 1841.

Entre temps, comme il était à prévoir que les chemins de fer prendraient une grande extension, et eu égard à l'importance du nouveau mode de communication pour les intérêts généraux du pays, le gouvernement s'occupa de la question de savoir si, lors de la création de sociétés anonymes, il devait faire prévaloir son influence en veillant à ce que les lignes à construire fussent entreprises suivant un plan uniforme, et en désignant quels chemins de fer devaient être envisagés comme étant les plus utiles au pays et dont l'exécution devait en conséquence être prévue en première ligne. Furent notamment désignés comme tels: 1° un tracé nord-ouest, allant de Vienne par Brunn à Prague et de là vers Dresde pour se relier aux voies de trafic aboutissant à la mer du Nord et à la mer Baltique: 2° un tracé nord-est, partant de Vienne et allant par Hradisch et Olmutz à Bochnia, d'où on avait en vue le prolongement dans l'intérieur de la Galicie, à Lemberg et Brzezan, avec raccordement au chemin de fer polonais dont le point initial était à Varsovie; 3° un tracé sud-est, partant de Vienne ou de Wiener-Neustadt et aboutissant à Trieste; 4° un tracé sud-ouest, se détachant de la ligne Vienne-Trieste, pour atteindre Venise afin de se raccorder au chemin de fer Venise-Milan et de

nehmens und die endgültige Bewilligung zur Ausführung selbst. Auch wurde das nach Ablauf der 50jährigen Konzessionsdauer eintretende staatliche Heimfallsrecht aufgenommen, jedoch nur hinsichtlich der Eisenbahn selbst, das ist des Grund und Bodens und der darauf befindlichen Bauten, während das Rollmaterial und alle zur Ausübung des Transportgeschäfts nötigen Vorrichtungen dem Unternehmen verblieben. Die Aufsicht seitens des Staates wurde durch Kommissäre ausgeübt, und war der hieraus erwachsende Kostenaufwand durch die Unternehmungen zu vergüten.

Ein bei der Eröffnungsfahrt der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Brünn vorgekommener Unfall gab Anlass zu Beratungen über ein für alle Eisenbahnen zu erlassendes Polizeigesetz. Ein Entwurf wurde dem Kaiser am 15. Dezember 1840 zur Genehmigung vorgelegt; zu einer Entscheidung darüber kam es aber in der bis zum Schlusse des Jahres 1841 dauernden ersten Periode nicht.

Mittlerweile hatte, in Voraussicht der Ausdehnung, welche die Eisenbahnen zu nehmen berufen waren und in Anbetracht der Wichtigkeit des neuen Verkehrsmittels für die allgemeinen Landesinteressen, die Staatsregierung die Frage in den Kreis ihrer Erwägungen gezogen, ob sie bei der Bildung von Aktiengesellschaften durch geeignete Massnahmen ihren Einfluss dahin geltend machen solle, dass die zu erbauenden Linien nach einem einheitlichen Plane zur Ausführung kämen und welche Eisenbahnen als dem Lande am meisten dienend zu betrachten und daher für die Ausführung vorzugsweise ins Auge zu fassen seien. Als solche wurden insbesondere bezeichnet: 1. eine nordwestliche Richtung von Wien über Brünn nach Prag und von da nach Dresden zum Anschluss an die nach der Nord- und Ostsee führenden Verkehrslinien; 2. eine nordöstliche Richtung von Wien über Hradisch und Olmütz nach Bochnia, von wo die Fortführung ins Innere Galiziens nach Lemberg und Brzezan zum Anschluss an die von Warschau ausgehende polnische Bahn in Aussicht genommen war; 3. eine südöstliche Richtung von Wien, bezw. von Wiener-Neustadt nach Triest; 4. eine südwestliche Richtung als Abzweigung von der Wien-Triester Bahn nach Venedig, um den Anschluss

pouvoir ensuite, grâce à un prolongement jusqu'à Gênes et conjointement avec les lignes du nord, établir une communication entre la mer Adriatique et la mer Méditerranée, d'une part, la mer du Nord et la mer Baltique, d'autre part: 5° un tracé est, partant de Vienne via Pest, allant à Semlin afin de pouvoir être prolongé jusqu'à Galatz, à l'embouchure du Danube dans la mer Noire; 6° un tracé ouest, allant de Vienne par Linz en Bavière pour établir la communication avec les Etats du sud de l'Allemagne et le Rhin; cette dernière ligne devait faire passer par l'Autriche le trafic entre les Etats de l'Europe occidentale et la mer Noire, de même que la communication entre le nord et le sud devait servir, dans une direction différente, à diriger le trafic du Levant et des Indes vers les places de commerce du nord de l'Europe. En outre, des embranchements devaient être construits dans des directions convenables afin de faire participer l'intérieur des pays traversés par les lignes principales aux bienfaits résultant de ces facilités de trafic. Les événements qui se sont succédé dans la suite ont démontré d'une manière absolue avec quelle sûreté de coup d'œil ce programme avait été établi.

Contrairement aux énormes bénéfices qu'avaient donnés les premiers chemins de fer en Angleterre et en Belgique et qui avaient provoqué une spéculation effrénée en Autriche, le produit des premiers chemins de fer autrichiens avait été moins favorable, de sorte que l'enthousiasme qui régnait au début fit place à des appréciations plus calmes, et que les capitaux nécessaires à la construction des chemins de fer commencèrent à faire défaut.

Il en résulta que les fondateurs des chemins de fer du Nord de l'Empereur Ferdinand et de Vienne-Raab durent invoquer l'appui du gouvernement et demandèrent une garantie d'intérêt de la part de l'Etat pour relever le crédit des chemins de fer. Le président de la chambre aulique, le baron Kubeck, qui fut chargé d'examiner la demande et de présenter un rapport, fit à cette occasion une critique très franche du système des concessions en vigueur et arriva à la conclusion qu'une garantie d'intérêt ne devrait être accordée que moyennant une plus grande influence de l'Etat, tant en ce qui concerne l'établissement des chemins de fer qu'à

an die Venedig-Mailänder Bahn herzustellen, die dann bei der Fortsetzung bis nach Genua und im Verein mit den nördlichen Bahnen die Verbindung zwischen dem adriatischen und mittelländischen Meere und der Nord- und Ostsee herzustellen berufen sein sollte; 5. eine östliche Richtung von Wien über Pest nach Semlin, um nach Galatz und bis zur Donaumündung ins Schwarze Meer geführt zu werden; 6. eine westliche Richtung von Wien über Linz nach Bayern, um die Verbindung nach den süddeutschen Staaten und dem Rhein herzustellen; diese letztere Linie sollte den Handelsverkehr zwischen den westeuropäischen Staaten und dem Schwarzen Meere durch Oesterreich leiten, wie die Verbindung zwischen Nord und Süd in anderer Richtung denjenigen aus der Levante und Indien nach den nordischen Handelsplätzen. Daneben sollten Zweiglinien in zweckmässigen Richtungen gebaut werden, um auch das Innere der von den Hauptlinien durchzogenen Länder der Wohlthaten der Verkehrserleichterung teilhaftig zu machen. Dass dieses Programm mit richtigem Blick aufgestellt war, haben die Ereignisse im Laufe der Zeiten uneingeschränkt bestätigt.

Im Gegensatz zu dem grossen Gewinn, den die ersten Eisenbahnen in England und Belgien abgeworfen und der zu wilden Spekulationen in Oesterreich Anlass gegeben hatte, war der Ertrag der ersten österreichischen Bahnen ein wenig günstiger, so dass der anfänglich herrschende Enthusiasmus bald kühleren Anschauungen Platz machte, und die für den Bahnbau erforderlichen Kapitalien zu mangeln begannen.

Die Folge davon war, dass die Gründer der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Wien-Raaber Bahn sich hülfesuchend an die Staatsregierung wandten und zur Wiederbelebung des Eisenbahnkredites eine staatliche Zinsgarantie verlangten. Der Präsident der Hofkammer, Baron Kübeck, der das Gesuch zu prüfen und darüber Bericht zu erstatten hatte, unterzog bei dieser Gelegenheit das herrschende Konzessionssystem einer freimütigen Kritik und kam dabei zu dem Schlusse, dass die Übernahme einer Zinsbürgschaft nur unter der Voraussetzung eines grösseren Einflusses des Staates sowohl hinsichtlich der Anlage als auch der Ver-

l'égard de leur administration et d'un contrôle suffisant. Il résulta des négociations qui furent entamées avec les chemins de fer sur cette question, et des constatations faites en même temps, qu'en ce qui concernait l'entretien des lignes déjà existantes, l'aide de l'Etat n'était pas nécessaire, et que d'une manière générale la situation des chemins de fer qui avaient fait cette demande n'était pas du tout aussi défavorable qu'on voulait bien l'admettre.

Comme de plus l'attitude des chemins de fer privés n'était pas favorable à la réunion en un seul réseau, projetée par le gouvernement, mais que l'intérêt de l'Etat demandait avant tout la construction de nouvelles lignes, afin de régulariser les conditions des raccordements, le baron Kubeck présenta en fin de compte la proposition de faire parachever par l'Etat le réseau déjà existant, mais d'en remettre l'exploitation à des entreprises privées. Pour arriver à mettre ce plan à exécution, il fallait créer une autorité centrale chargée de la haute direction et une direction générale technique et administrative des chemins de fer.

La décision impériale qui sanctionna les propositions du baron Kubeck date du 19 décembre 1841; elle ouvrit une ère nouvelle dans l'administration des chemins de fer autrichiens et provoqua à cette époque l'admiration de l'univers, ainsi qu'un écrivain contemporain (Frédéric-Guill. baron de Reden) le constate dans son ouvrage sur «les chemins de fer d'Allemagne».

waltung der Eisenbahnen und einer ausreichenden Kontrolle thunlich sei. Unterhandlungen, welche hierüber mit den Eisenbahnen gepflogen wurden und daneben laufende Erhebungen ergaben indessen, dass, soweit es sich um die Erhaltung der ausgebauten Linien handelte, eine staatliche Hülfe nicht erforderlich und der Stand der hülfesuchenden Bahnen überhaupt nicht so ungünstig war, wie man hatte annehmen wollen.

Da überdies die Haltung der Privatbahnen der regierungsseitig geplanten Zusammenlegung zu einem einzigen Netz nicht günstig war, das Interesse des Staates aber vor allem den Bau neuer Linien zum Zwecke der Regelung der Anschlussverhältnisse erforderte, so machte Baron Kübeck schliesslich den Vorschlag, den Ausbau des bestehenden Bahnnetzes durch den Staat ausführen zu lassen, den Fahrbetrieb aber den Privatunternehmungen zu übertragen. Zum Zwecke der Ausführung dieses Planes sollte eine oberleitende Centralbehörde und eine technisch administrative Generaldirektion der Eisenbahnen eingesetzt werden.

Die kaiserliche Entschliessung, durch welche die Vorschläge des Baron Kübeck genehmigt wurden, erfolgte unterm 19. Dezember 1841; diese leiteten eine neue Epoche in der Verwaltung der österreichischen Eisenbahnen ein, und erregten, wie ein Fachschriftsteller aus jener Zeit (Friedr. Wilhelm Freiherr von Reden) in seinem Werke «Die Eisenbahnen Deutschlands» berichtet, damals die Bewunderung der Welt.

Office central. Personnel.

En remplacement de M. le Dr Welti, ancien conseiller fédéral, décédé, le conseil fédéral, dans sa séance du 23 mai 1899, a nommé juge au tribunal arbitral adjoint à l'office central des tranports internationaux par chemins de fer M. le conseiller d'Etat et professeur Dr *Paul Speiser* à Bâle, précédemment membre suppléant. Il a désigné comme nouveau suppléant M. *E. Russenberger*, ancien directeur des chemins de fer du Nord-Est suisse.

Central-Amt. Personal-Etat.

An Stelle des verstorbenen Herrn alt Bundesrat Dr. Welti hat der schweizerische Bundesrat unterm 23. Mai 1899 als Mitglied des Schiedsgerichtes beim Central-Amt für den internationalen Eisenbahntransport den bisherigen Ersatzmann, Herrn Regierungsrat und Professor Dr. *Paul Speiser* in Basel, gewählt. Als neuen Ersatzmann ernannte der Bundesrat Herrn *E. Russenberger*, früheres Mitglied der Direktion der schweizerischen Nordostbahn, in Zürich.

Monsieur Robert Monod s'est démis des fonctions de secrétaire de l'office central à la date du 28 avril dernier. — Le 2 juin, le conseil fédéral suisse a nommé à sa place Monsieur *Robert Bœufvé*, vice-consul, précédemment chancelier de la légation de France à Lisbonne, lequel entrera en fonctions le 1er juillet.

Auf den 28. April d. J. ist Herr Robert Monod als Sekretär des Central-Amtes zurückgetreten. — Der schweizerische Bundesrat hat am 2. Juni als Sekretär Herrn *Robert Bœufvé*, Vice-Konsul, bisher Kanzler der französischen Gesandtschaft in Lissabon, gewählt, welcher sein Amt am 1. Juli antreten wird.

Jurisprudence dans les différents Etats.

Vérification du contenu des envois; constatations.

(Jugement du tribunal de district en matière commerciale à Vienne, du 20 septembre 1898.)
— Comp. C. I. art. 7. —

Si la déclaration était inexacte, et que l'expédition ne fût pas composée de « pierres brutes légèrement ébauchées », le chemin de fer aurait dû procéder conformément au § 53 (2) du règlement d'exploitation, ladite expédition n'étant pas emballée et l'inexactitude de la déclaration pouvant être constatée immédiatement. Tout autre mode de constatation — surtout dans le cas présent où la marchandise avait déjà été enlevée et n'existait même plus — est inadmissible et serait incompatible avec les intérêts du trafic. Puisque le chemin de fer a omis de constater de la manière indiquée que le contenu de l'envoi ne répondait pas à la déclaration, alors que la nature de la marchandise permettait de reconnaître immédiatement le « contenu », la déclaration « pierres brutes légèrement ébauchées » peut seule servir de base pour le calcul du prix de transport; il en résulte, ainsi que cela a été démontré, que le tarif exceptionnel III est seul applicable en l'espèce. (Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen, XVe volume, p. 252.)

Déclaration inexacte; taxe supplémentaire.

(Arrêt de la cour suprême d'Autriche, du 25 mai 1898.)
Comp. C. I. art. 7.

Un wagon complet, déclaré contenir des «pièces de machines en fer (grosses pièces en fer)» fut remis à Passau pour être transporté en port payé à Bucarest, à l'adresse de l'expéditeur lui-même: la taxe payée était de 539 fr., calculée sur la base d'un poids de 10 000 kilos. A la station d'arrivée, on constata que l'expédition comprenait 2 machines d'imprimerie complètes et un moteur com-

Rechtsprechung in den verschiedenen Staaten.

Prüfung des Inhalts der Sendung; Feststellung.

(Entscheidung des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien vom 20. September 1898.)
— Zu vergleichen I. U. Art. 7. —

Wenn die Deklaration unrichtig war, und die Sendung nicht aus «roh behauenen Steinen» bestand, so hätte die Bahn, da die Sendung unverpackt und eine allfällige Unrichtigkeit der Deklaration sofort zu bemerken war, nach § 53 (2) Betriebsreglement vorzugehen gehabt. Jede andere Art der Konstatierung, und gar wie im vorliegenden Falle, wo das Gut schon abgeliefert und nicht einmal mehr vorhanden ist, ist unzulässig, und wäre auch mit den Interessen des Verkehrs nicht vereinbar. Da nun die Bahn unterlassen hat, auf die angeführte Weise festzustellen, dass der Inhalt der Sendung der Deklaration nicht entsprach, obwohl ja bei der Art der Sendung der «Inhalt» sofort zu erkennen war, so kann als Grundlage der Tarifrechnung nur die Deklaration «Steine, roh behauen» angenommen werden, wonach, wie eben ausgeführt wurde, nur der Ausnahmetarif III hier Anwendung finden kann. (Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen, XV. Band, S. 252.)

Unrichtige Deklaration; Frachtzuschlag.

(Urteil des österr. Obersten Gerichtshofs vom 25. Mai 1898.)
— Zu vergleichen I. U. Art. 7. —

In Passau wurde eine Wagenladung mit dem deklarierten Inhalt «Bestandteile von eisernen Maschinen (grobe Eisenwaren)» zur Beförderung an die eigene Adresse des Absenders nach Bukarest frankiert aufgegeben und unter Zugrundlegung eines Gewichts von 10 000 kg. an Fracht 539 Fr. bezahlt. Auf der Empfangsstation wurde konstatiert, dass die Sendung 2 komplette Buchdruckmaschinen

plet démontés. En conséquence, une taxe supplémentaire de 61 fr. et une amende de 1200 fr. furent appliquées et perçues. Le transport était régi par les dispositions en vigueur pour le trafic austro-hongrois-roumain, conformes aux prescriptions de la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer.

La demande introduite pour obtenir le remboursement de la surtaxe et de l'amende conventionnelle fut rejetée par le tribunal. Celui-ci s'est basé sur la conception juridique d'après laquelle toute indication du contenu d'un envoi qui passe sous silence des qualités spécifiques amenant l'application d'un prix de transport plus élevé est fausse, et rend l'expéditeur passible de la taxe supplémentaire stipulée par la convention internationale sur le transport de marchandises par chemin de fer, sans que les conséquences de la déclaration inexacte puissent dépendre de la bonne ou mauvaise foi de l'expéditeur ou du fait de savoir si l'expéditeur signataire de la lettre de voiture connaissait ou non le contenu réel de l'envoi. Les considérants s'expriment comme suit à cet égard : « La condition nécessaire pour l'application de la taxe supplémentaire est la déclaration inexacte du contenu de l'envoi. La partie demanderesse ne conteste pas en principe le droit de percevoir cette surtaxe : mais elle se défend d'avoir fait dans la lettre de voiture une déclaration inexacte et prétend d'abord avoir effectué la réexpédition de l'envoi en vertu d'une lettre de voiture antérieure et avoir, par conséquent, inscrit de bonne foi cette déclaration dans la lettre de voiture par elle établie. Or, la bonne foi de l'expéditeur n'est pas ici en cause. La prescription applicable de la convention internationale établit d'une manière générale que : « l'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations contenues dans la lettre de voiture, et supporte toutes les conséquences résultant de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes ». En tout cas, cette disposition ne fait pas de distinction entre le cas d'un transport en réexpédition et celui d'un transport remis pour la première fois au chemin de fer. L'argument de la demanderesse que dans le cas litigieux elle n'aurait pu s'assurer du contenu de l'envoi dont elle devait soigner

und einen kompletten Motor in zerlegtem Zustande enthielt. Auf Grund dessen ist ein Frachtzuschlag von 61 Fr. und ein Strafzuschlag von 1200 Fr. berechnet und eingehoben worden. Für den Transport waren die mit dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr übereinstimmenden Vorschriften im österreich-ungarisch-rumänischen Eisenbahnverbande massgebend.

Die Klage auf Rückgabe der erhobenen Mehrfracht und der Konventionalstrafe wurde vom Gericht abgewiesen. Dabei kam die Rechtsanschauung zum Ausdruck, dass die Angabe des Inhalts der Sendung, welche eine specifische Eigenschaft der Ladung, die die Anwendung eines höhern Tarifsatzes bedingen würde, verschweigt, unrichtig ist und den Absender dem im Internationalen Uebereinkommen über den Frachtverkehr normierten Zuschlage unterwirft, wobei für die Folgen der unrichtigen Deklaration der gute oder böse Glaube des Absenders irrelevant ist, ebenso der Umstand, ob der im Frachtbriefe unterzeichnete Absender den thatsächlichen Inhalt der Sendung kannte oder nicht. Die Gründe besagen diesfalls: «Voraussetzung für den Frachtzuschlag ist die unrichtige Deklaration des Inhalts der Sendung. Die Klägerin bestreitet die Berechtigung zur Einhebung dieses Zuschlags prinzipiell nicht, verwahrt sich aber dagegen, dass ihre Deklaration auf dem Frachtbriefe unrichtig war, und behauptet zunächst, dass sie die Sendung auf Grund eines Vorfrachtbriefes zur Weiterbeförderung übernommen habe und daher im guten Glauben diese Deklaration auf den von ihr ausgestellten Frachtbrief gesetzt habe. Allein auf den guten Glauben des Absenders kommt es nicht an. Die betreffende Bestimmung des Internationalen Uebereinkommens lautet ganz allgemein: «Der Absender haftet für die Richtigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen und trägt alle Folgen, welche aus unrichtigen oder ungenauen oder ungenügenden Erklarungen hervorgehen.» Namentlich unterscheidet diese Bestimmung auch nicht, ob eine Sendung, welche bereits verfrachtet war, zur Weiterbeförderung oder überhaupt neu aufgegeben wird. Hiermit ist auch die Einwendung der Klägerin, dass sie sich im vorliegenden Falle nur mit unverhältnismässigen Kosten und Zeitaufwand von dem Inhalte der ihr zur Weiterbeförderung

la réexpédition que moyennant des frais et une perte de temps disproportionnés, se trouve donc ainsi réfuté.

« La demanderesse conteste ensuite que sa déclaration ait été matériellement fausse ; elle prétend que l'envoi emballé dans 29 caisses et colis ne comprenait effectivement que des pièces de machines, qu'en langage général aussi bien que dans celui du commerce et dans celui adopté par la terminologie de tous les tarifs européens, il n'est fait aucune différence entre des pièces de machines et des machines démontées, qu'en conséquence la déclaration faite par elle sur la lettre de voiture ne saurait être considérée comme fausse, mais, au vu des prescriptions du tarif, tout au plus comme inexacte, et que pour une déclaration simplement inexacte la perception d'une surtaxe était inadmissible. Cette argumentation est toutefois mal fondée.

« Comme le texte du tarif seul invocable en l'espèce fait une distinction essentielle entre les pièces de machines et les machines démontées, en appliquant des taxes différentes s'il s'agit de l'une ou de l'autre catégorie, et que cette distinction est encore signalée spécialement à l'attention par le fait que les taxes du tarif B 9 renvoient expressément aux taxes du tarif C pour les machines démontées, il appert que le contenu de l'envoi, composé en réalité de machines démontées, avait été déclaré faussement — et non seulement inexactement —; il est donc évident que l'application et la perception d'une surtaxe étaient bien justifiées. » (Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen n° 88, du 12 novembre 1898, p. 1366.)

Calcul des frais de transport en cas d'affranchissement partiel.

(Arrêt de la chambre d'appel du tribunal de commerce et de poursuites en matière de lettres de change, de Budapest en date du 13 mars 1899.)

— Comp. C. I. art. 12.

Un envoi qui avait été transporté sur un parcours de chemin de fer pour lequel il existe, à côté des tarifs locaux, un tarif direct plus réduit, avait été affranchi par l'expéditeur pour une partie du trajet. Mais le chemin de fer calcula le prix de

übernommenen Sendung hätte überzeugen können, widerlegt.

« Die Klägerin bestreitet weiter, dass ihre Deklaration auch nur objektiv unrichtig sei, und behauptet, dass die in 29 Kisten und Kolli verpackt gewesene Sendung thatsächlich nur Maschinenbestandteile enthalten habe, dass nach dem allgemeinen und dem Handelssprachgebrauche, sowie nach der Terminologie aller europäischen Eisenbahntarife zwischen Maschinenbestandteilen und zerlegten Maschinen kein Unterschied gemacht werde, dass daher ihre Deklaration auf dem Frachtbriefe nicht als unrichtig, sondern mit Rücksicht auf die Bestimmungen des Tarifs höchstens als ungenau bezeichnet werden könne, dass aber bei blos ungenauer Deklaration die Einhebung eines Frachtzuschlages unzulässig sei. Diese Argumentation ist indessen unrichtig.

« Da der im vorliegenden Falle allein massgebende Sprachgebrauch des Tarifes zwischen Maschinenbestandteilen und zerlegten Maschinen einen wesentlichen Unterschied macht, insofern als, je nachdem es sich um das eine oder das andere handelt, verschiedene Tarifsätze zur Anwendung kommen, und diesen Unterschied noch dadurch besonders augenfällig macht, dass im Tarifsatze B 9 wegen zerlegten Maschinen ausdrücklich auf Tarifsatz C verwiesen wird, so ist es evident, dass der Inhalt der Sendung, welche thatsächlich aus zerlegbaren Maschinen bestand, im Frachtbriefe unrichtig — nicht blos ungenau — deklariert war, und es erscheint daher auch die Vorschreibung und Einhebung des Frachtzuschlages gerechtfertigt. » (Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Nr. 88 vom 12. November 1898, S. 1366.)

Frachtberechnung bei partieller Frankatur.

(Entscheidung des Appellations-Senats des königl. Handels- und Wechselgerichts in Budapest vom 13. März 1899.)

— Zu vergleichen I. U. Art. 12. —

Eine Sendung, welche auf einer Eisenbahnstrecke befördert worden war, für welche neben den Lokaltarifen ein billigerer direkter Tarif besteht, war vom Absender für eine Teilstrecke frankiert worden. Die Eisenbahn berechnete nun die Fracht auf Grund

transport aux conditions des tarifs locaux, attendu que dans le cas où l'expéditeur affranchit l'envoi jusqu'à une station non déterminée dans le tarif direct applicable entre la station de départ et celle d'arrivée, il renonce par là même, en vertu de la disposition additionnelle II[1]), au § 61, 1er alinéa[2]), du règlement d'exploitation des chemins de fer, à son droit de pouvoir demander l'application du prix de transport direct. La demande présentée par le demandeur tendant à ramener la taxe au chiffre fixé dans le tarif direct avait été repoussée en première instance; mais la chambre d'appel du tribunal de commerce et de poursuites en matière de lettres de change, à Budapest, la déclara bien fondée pour les motifs suivants:

Il résulte des faits établis par le tribunal de première instance que les parties reconnaissent que les envois de sucre dont il est question ont été remis au transport à Rohatetz, Czakovitz et Chropin pour être expédiés à destination de Nagy-Kanizsa et Csakathurn; qu'en vertu du tarif il existe des taxes directes entre les stations d'expédition et celles de destination et enfin que, malgré cela, le défendeur n'a pas appliqué à ces expéditions les montants calculés d'après les prix de transport directs établis dans le tarif, mais qu'il a perçu en trop une somme de 29,64 fl. Ce trop perçu résulte de ce que les expéditeurs avaient affranchi les envois jusqu'à Wiener Neustadt et que pour cette raison — cette station n'étant pas dénommée au tarif applicable en l'espèce — le chemin de fer appliqua les taxes fractionnées, en faisant supporter aux expéditeurs les frais de transport afférant aux parcours depuis les stations d'expédition jusqu'à Wiener Neustadt et aux destinataires ceux de Wiener Neustadt aux stations d'arrivée, et cela aux conditions des tarifs applicables isolément aux deux parcours précités.

Dans sa demande en revision, le demandeur prétend que le tribunal de première instance aurait violé la loi, attendu qu'il repoussa sa réclamation bien fondée tendant au remboursement de la diffé-

[1]) Les affranchissements pour une partie déterminée du parcours ne sont admissibles que si la station jusqu'à laquelle la marchandise doit être transportée en port payé est une des stations denommées dans le tarif y relatif et se trouve sur la route que l'expéditeur est, dans ce cas, tenu de mentionner.

[2]) B. 1893 p. 143/114.

der Lokaltarife, weil die Partei in dem Falle, als sie die Vorschrift einer Frankatur der Sendung bis zu einer bestimmten Station, die in dem zwischen der Auf- und Abgabestation bestehenden direkten Tarife nicht genannt ist, vornimmt, sich im Sinne der Zusatzbestimmung II[1]) zum § 61, 1[2]) des Eisenbahnbetriebsreglements des Rechtes begiebt, die Anwendung des direkten Frachtsatzes beanspruchen zu können. Von der ersten Instanz wurde das Begehren des Klägers um Reduktion der Fracht auf den durch den direkten Tarif bedingten Betrag abgewiesen; vom Appellations-Senat des königl. Handels- und Wechselgerichts in Budapest aber gutgeheissen, unter folgender Begründung:

Nach dem durch das Erstgericht festgestellten Thatbestande sind die Parteien darüber einig, dass die quest. Zuckersendungen ab den Stationen Rohatetz, Czakovitz und Chropin nach den Stationen Nagy-Kanizsa und Csakathurn aufgegeben wurden, dass zwischen den Auf- und Abgabestationen laut Tarif direkte Frachtsätze bestehen und schliesslich, dass die Beklagte trotzdem bei den betreffenden Sendungen nicht die den direkten Frachtsätzen entsprechenden Gebühren, sondern einen Mehrbetrag von fl. 29,64 eingehoben hat. Dies letztere geschah in der Weise, dass die Aufgeber die Sendungen bis Wiener-Neustadt frankierten, weshalb die Bahn, da diese Station in dem in Betracht kommenden direkten Tarife nicht enthalten ist, die gebrochene Frachtberechnung anwendete und demzufolge von den Aufgebern jene Frachtgebühren von den Aufgabestationen bis Wiener-Neustadt, von den Empfängern dagegen jene Frachtgebühren von Wiener-Neustadt bis zu den Bestimmungsstationen einhob, die auf Grund der in obigen Relationen bestehenden separaten Tarife entfallen.

Kläger behauptet in seinem Revisionsgesuche, dass das Erstgericht eine Rechtsverletzung begangen hätte, da es den begründeten Anspruch auf die Differenz, welche sich zwischen den beiden

[1]) Frankaturen für einen bestimmten Teil der Transportstrecke sind nur zulässig, wenn die Station, bis zu welcher das Gut franko befördert werden soll, eine der im betreffenden Tarif genannten, auf der in diesem Falle vom Absender vorzuschreibenden Transportroute gelegenen Stationen ist.

[2]) Z. 1893 S. 133/105.

rence résultant des deux modes de calcul des taxes. Cette prétention est exacte; aux termes du tarif il existe des taxes directes applicables entre les stations de départ et celles d'arrivée: dans l'espèce, le tarif n'autorise pas le chemin de fer à éluder unilatéralement ces dispositions et à appliquer des prix de transport moins favorables pour les expéditeurs et les destinataires que ceux qui ressortent du calcul des taxes directes. Le prix de transport direct est en conséquence toujours valable, sans exception aucune dans la relation de trafic à laquelle il se rapporte.

La circonstance que l'expéditeur désirait affranchir l'envoi pour la partie du parcours jusqu'à Wiener Neustadt, station non dénommée au tarif contenant les taxes directes applicables entre les stations de départ et celles d'arrivée, ne modifie pas cette manière de voir; abstraction faite de ce que la taxe directe peut toujours être répartie au prorata des distances parcourues, le chemin de fer, aux termes de la disposition additionnelle II, au § 61, 1er al., du règlement d'exploitation, a seulement le droit de refuser l'affranchissement jusqu'à Wiener Neustadt, mais il n'est pas autorisé à appliquer des taxes soudées défavorables en lieu et place du prix de transport direct établi au tarif. Ce dernier droit ne pourrait incomber au défendeur que dans le cas où les expéditeurs auraient prescrit les tarifs à appliquer, et demandé le calcul des taxes soudées, au lieu de l'application des prix de transport directs.

Il ne peut toutefois en être aucunement question dans l'espèce, attendu que le tribunal de première instance n'a pas établi un tel état de faits, et le désir formulé par les expéditeurs d'affranchir leur envoi jusqu'à Wiener Neustadt ne peut être interprété en ce sens qu'ils auraient, en agissant ainsi, réclamé également l'application des taxes soudées.

Il y a donc de la part du défendeur une application irrégulière du tarif et le tribunal de première instance a violé les dispositions du § 61, al. 4, du règlement d'exploitation en n'ayant donné aucune suite à la demande de remboursement des frais de transport perçus irrégulièrement, formulée par le demandeur; la chambre d'appel, en vertu du § 183, lettre *a*, de la procédure, admit en conséquence la demande en revision présentée par le

Frachtberechnungen ergiebt, abwies. Dieser Einwand ist richtig; zwischen Auf- und Abgabestationen bestehen laut Tarif direkte Frachtsätze und räumt der Tarif in derlei Fällen der Eisenbahn nicht das Recht ein, dessen Bestimmungen einseitig zu umgehen und eine derartige Frachtberechnung vorzunehmen, die gegenüber der Frachtberechnung auf Grund der direkten Frachtsätze für Absender und Empfänger nachteilig ist. Der direkte Frachtsatz ist daher in jener Relation, auf welche er Bezug hat, stets ohne Ausnahme massgebend.

Daran ändert auch der Umstand nichts, dass der Versender die Frankierung der Transportstrecke bis Wiener-Neustadt wünschte, welche Station in jenem Tarife, in dem zwischen der Auf- und Abgabestation direkte Frachtsätze bestehen, nicht genannt ist: abgesehen davon, dass der direkte Frachtsatz im Verhältnis der Teilstrecken stets verteilt werden kann, hat die Eisenbahn im Sinne der Zusatzbestimmung II zu § 61, 1 des E.-B.-R. nur das Recht die Frankierung bis Wiener-Neustadt nicht zuzulassen, sie hat aber kein Recht statt der tarifmässigen direkten Frachtsätze die nachteilige gebrochene Frachtberechnung vorzunehmen. Letzteres Recht könnte der Beklagten nur in dem Falle zustehen, falls die Versender die anzuwendenden Tarife vorgeschrieben und statt der Anwendung der direkten Frachtsätze die gebrochene Frachtberechnung gewünscht hätten.

Davon kann jedoch hier gar nicht die Rede sein, denn das Erstgericht hat einen derartigen Thatbestand nicht festgestellt und es kann dem Wunsche der Versender, die Frankierung bis Wiener-Neustadt vorzunehmen, nicht die Absicht beigelegt werden, dass sie damit auch die gebrochene Frachtberechnung verlangt hätten.

Seitens der Beklagten wurde der Tarif somit unrichtig angewendet und hat das Erstgericht die Bestimmungen des § 61, 4 des Eisenbahnbetriebsreglements verletzt, indem es dem Klagebegehren des Klägers wegen Rückvergütung der unrichtig eingehobenen Frachtgebühren keine Folge gab; es musste sonach das Revisionsgesuch des Klagers auf Grund des § 183 Punkt a) des summarischen Verfahrens berücksichtigt und die Beklagte zur Zahlung

demandeur, et condamna le défendeur au paiement du montant du litige, montant que ce dernier ne contestait point, du reste. (Eisenbahntarif- und Verkehrsanzeiger, n° 9, p. 125.)

Responsabilité du chemin de fer pour transport défectueux de poissons vivants.

(Sentence du tribunal arbitral des chemins de fer à Vienne, en date du 7 décembre 1898.)

— Comp. C. I. art. 14 —.

Le demandeur avait remis au transport deux envois de poissons vivants à destination de Marienbad: ces expéditions arrivèrent à la gare de Pilsen à 5 heures et demie de l'après-midi et elles auraient dû suivre par le train partant une demi-heure après pour Marienbad, auquel cas les poissons seraient encore arrivés à destination le même soir: mais ils restèrent à Pilsen jusqu'après 9 heures du soir, de sorte qu'ils n'arrivèrent que le lendemain matin à la station de destination. Là il fut constaté lors de leur livraison qu'une grande partie des poissons avaient péri. Le demandeur rendit le chemin de fer responsable du dommage, attendu qu'en sa qualité de voiturier, il aurait dû savoir que les poissons vivants ne peuvent supporter une longue immobilité, ce qui ne l'avait pas empêché de les laisser stationner pendant trois heures et demie à la gare de Pilsen.

Le chemin de fer objecta que le délai de livraison n'avait pas été dépassé, que le demandeur n'avait pas non plus invoqué ce motif et que le transbordement des poissons à Pilsen ou l'accouplement du wagon contenant les poissons au train qui suivait celui par lequel ils étaient arrivés n'avait pu être effectué pour des raisons de service.

La demande fut admise par le tribunal arbitral: celui-ci estima en effet que la preuve que le défendeur avait essayé de fournir n'avait pas été produite, à savoir que la réexpédition exigée par le demandeur avait été irréalisable. Il résulte de la déclaration non contestée du demandeur, que la station de Pilsen avait été avisée par dépêche de l'arrivée des poissons afin de pouvoir faire à temps le transfert du wagon qui les renfermait, et il y avait aussi effectivement une machine prête pour accoupler le wagon en question au train suivant. Le demandeur a donc fait tout ce qui était en son pouvoir pour assurer un transport aussi rapide

des in seiner Höhe nicht bestrittenen Klagebetrages etc. verhalten werden. (Eisenbahn-Tarif- und Verkehrsanzeiger Nr. 9 S. 125).

Haftpflicht der Eisenbahn. Wegen ungeeigneter Beförderung von lebenden Fischen.

(Entscheidung des Eisenbahn-Schiedsgerichtes in Wien vom 7. Dezember 1898.)

- Zu vergleichen I. U. Art. 14.

Der Kläger hatte zwei Sendungen lebender Fische nach Marienbad aufgegeben, welche am Tage der Aufgabe um $5^1/_2$ Uhr nachmittags auf der Station Pilsen angekommen waren, von wo sie mit dem eine halbe Stunde später abgehenden Zuge nach dem Bestimmungsorte hätten weitergehen sollen; in diesem Falle wären die Fische noch am gleichen Abend in Marienbad eingetroffen. Sie blieben jedoch in Pilsen bis nach 9 Uhr abends stehen, so dass sie erst am nächsten Morgen auf der Empfangsstation eintrafen, wo sich bei der Übernahme ergab, dass ein grosser Teil der Fische umgestanden war. Der Kläger machte die Eisenbahn für den erwachsenen Schaden verantwortlich, weil sie als Frachtführerin hätte wissen müssen, dass lebende Fische längeres Stehenbleiben nicht vertragen können, sie aber trotzdem dieselben während $3^1/_2$ Stunden auf der Station Pilsen stehen liess.

Die Eisenbahn wendete ein, dass die Lieferfrist nicht überschritten, die Überschreitung vom Kläger auch nicht behauptet sei und dass die Umladung der Fische in Pilsen oder die Anhängung des die Fische enthaltenden Wagens an den anschliessenden Zug aus betriebstechnischen Gründen nicht möglich gewesen sei.

Bei der stattgehabten Verhandlung wurde dem Klagebegehren entsprochen: das Schiedsgericht nahm an, dass der beklagterseits versuchte Nachweis, dass die Weiterbeförderung in der vom Kläger verlangten Weise unthunlich gewesen, nicht als erbracht anzusehen sei. Nach der unwidersprochenen Angabe des Klägers war die Station Pilsen telegraphisch von der Ankunft der Fische benachrichtigt worden, damit für rechtzeitige Umsetzung des Fischwagens Sorge getragen werde, und es war auch thatsächlich eine Maschine in Bereitschaft, um den Wagen von einem Zug an den andern zu verschieben. Daraus folgt, dass der Kläger alles

que possible de l'envoi de poissons ou pour que le wagon dans lequel ceux-ci étaient chargés, fût constamment en mouvement. Si tel n'a pas été le cas, et si les préparatifs n'ont pas réussi, il y a lieu de l'attribuer à une faute du chemin de fer, lequel devait savoir, ainsi qu'il est notoire pour chacun, que des poissons vivants périssent très facilement si le réservoir qui les renferme reste immobile pendant plusieurs heures. (Oesterr. Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt n° 51 p. 1026.)

Perte résultant d'une cause inhérente à la nature de la marchandise.

(Jugement du tribunal de district statuant en matière commerciale à Vienne, en date du 29 mars 1899.)

— Comp. C. I. art. 31, 32 et 44. —

Neuf envois de céréales en vrac avaient été adressés en service international par des stations russes à l'entrepôt de la ville de Vienne. Ces expéditions furent acceptées par le destinataire et pesées après enlèvement par l'entrepôt, opération qui fit ressortir un manquant total de 1463 kg. Aucun avis de ce déchet de poids ne fut donné au chemin de fer et il ne fut ni demandé ni rédigé de procès-verbal de constatation tel que le prévoit l'art. 25 C. I.

Le cessionnaire de l'entrepôt intenta ensuite au chemin de fer une action pour le dommage qui était résulté de ce déchet de poids; le calcul du dommage était ici basé sur une différence de poids de 1339 kg., chiffre résultant de la comparaison entre le poids mentionné sur la lettre de voiture lors de la remise de la marchandise au chemin de fer, et le poids inférieur constaté aux stations-frontières.

Le chemin de fer avait formellement contesté qu'aux stations-frontières l'on eût trouvé une diminution de poids par rapport à celui qui avait été constaté sur les lettres de voiture et, invoquant les art. 31 et 32, 2°, ainsi que l'art. 44 C. I., il demanda et obtint que l'action fut repoussée.

Considérants: Il est établi que les neufs wagons de céréales ont été remis en vrac au transport, et il ressort aussi des lettres de voiture qu'un transbordement des céréales a dû être effectué lorsque le transport passa des chemins de fer russes sur

gethan hat, um eine möglichst rasche Beförderung der Fische, beziehungsweise ein fortwährendes Inbewegunghalten des Wagens, in welchem dieselben verladen waren, herbeizuführen. Wenn dies nicht gelang, so muss in dem Versagen der Vorbereitungen ein Verschulden der Eisenbahn erblickt werden, der es wie jedermann bekannt sein musste, dass lebende Fische infolge mehrstündigen ruhigen Stehenlassens des Behälters sehr leicht zu Grunde gehen. (Oesterr. Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 51 S. 1026.)

Verlust infolge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes.

(Entscheidung des Bezirksgerichts in Handelssachen in Wien, vom 29. März 1899.)

— Zu vergleichen I. U. Art. 31, 32 und 44. —

Neun Sendungen Getreide in loser Schüttung wurden von russischen Stationen im internationalen Frachtverkehr an das Lagerhaus der Stadt Wien gesandt. Diese Sendungen sind vom Empfänger übernommen und nach der Uebergabe vom Lagerhause gewogen worden, wobei sich ein Mindergewicht von zusammen 1463 kg. ergab. Die Anzeige an die Eisenbahn bezüglich dieses Mindergewichts wurde nicht erstattet, und ein Thatbestandsprotokoll im Sinne des Art. 25 I. U. nicht begehrt und auch nicht aufgenommen.

Vom Cessionär des Lagerhauses wurde dann die Eisenbahn um Ersatz des dem Mindergewicht entsprechenden Schadens belangt, wobei der Schadensberechnung die Gewichtsdifferenz von 1339 kg. zu Grunde gelegt war, welche sich bei Vergleichung des im Frachtbriefe bei der Aufgabe konstatierten Gewichts mit dem in den Grenzstationen konstatierten minderen Gewichte ergeben hatte.

Die Eisenbahn hatte ausdrücklich bestritten, dass sich in den Grenzstationen ein Mindergewicht gegenüber dem in den Frachtbriefen konstatierten Gewicht herausgestellt habe, und unter Berufung auf Art. 32 und 31 Z. 2, sowie Art. 44 des I. U. Abweisung des Klagebegehrens verlangt und erzielt.

Entscheidungsgründe: Es steht fest, dass die neun Waggons Getreide in loser Schüttung aufgegeben wurden, und es ist auch aus den Frachtbriefen ersichtlich, dass beim Uebergange von den russischen Bahnen auf die österreichischen Bahnen

les chemins de fer autrichiens. Mais les céréales en vrac rentrent sans nul doute dans la catégorie des marchandises qui pour des causes inhérentes à leur nature sont exposées au danger particulier de déperdition. Eu égard au transbordement à la frontière russe, ce danger était absolument inévitable.

A teneur de l'art. 31, 4°, C. I. toutefois, le chemin de fer n'est pas responsable de la perte survenue par déperdition et puisque – d'après ce qui vient d'être relevé ci-dessus — un transbordement des céréales remises en vrac au transport rentre dans les causes desquelles peut résulter le danger de déperdition, il y a, en vertu de l'art. 31, dernier alinéa C. I., présomption légale que l'avarie, c'est-à-dire la perte présumée d'une partie des céréales, est réellement résultée du danger de déperdition. Et la demanderesse n'ayant pas fait la preuve du contraire, elle ne peut réclamer le remplacement des céréales qui d'après sa déclaration se sont perdues depuis le moment de la remise au transport. La preuve que le poids des céréales constaté à la station frontière était inférieur à celui qui avait été établi au moment de la remise au transport ne paraît, en conséquence, pas décisive, attendu que, même si une perte avait été constatée, le chemin de fer n'aurait pu en être rendu responsable. Mais, dans le cas aussi où le motif de l'exclusion de la responsabilité, prévue à l'art. 31, 4°, ne pouvait être invoqué en faveur du chemin de fer, les prétentions de la demanderesse seraient éteintes en vertu de l'art. 44, C. I., puisque le destinataire a accepté la marchandise et payé le prix de transport ainsi que les autres frais à la charge de la marchandise. Il est vrai que, par contre, la demanderesse opposa qu'à teneur de l'art. 44, 3°, ce dernier motif n'était pas recevable, attendu que le chemin de fer avait omis de faire la constatation à laquelle il était tenu par l'art. 25, bien qu'il eût constaté une déperdition de poids à la station frontière et découvert, en conséquence, ou tout au moins dû supposer un déchet de la marchandise.

Le tribunal n'admit pas cette opinion, attendu que, du poids inférieur constaté par le chemin de fer à la station frontière, ce dernier ne pouvait pas

eine Umladung des Getreides stattfinden musste. Getreide in loser Schüttung aber gehört ohne Zweifel zu jenen Gütern, welche vermöge ihrer eigentümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr, Verstreuung zu erleiden, ausgesetzt sind. Diese Gefahr ist mit Rücksicht auf die Umladung auf der russischen Grenze geradezu unvermeidlich.

Bei solchen Gütern aber haftet gemäss Art. 31, Z. 4, I. U., die Bahn nicht für den Schaden, welcher durch Verstreuung entsteht, und da, wie bereits hervorgehoben wurde, eine Umladung des offen aufgegebenen Getreides zu jenen Umständen gehört, aus welcher die Gefahr der Verstreuung entstehen konnte, so liegt gemäss Art. 31, letzter Abs. I. U., die gesetzliche Vermutung vor, dass der Schaden, nämlich der angebliche Verlust eines Teiles des Getreides, aus der Gefahr der Verstreuung wirklich entstanden ist. Und da die Klagsseite einen Beweis des Gegenteiles nicht erbracht hat, so kann sie den Ersatz des Getreides, welches nach ihrer Angabe seit der Aufgabe in Verlust geriet, nicht beanspruchen. Es erschien daher der Beweis, dass in der Grenzstation ein geringeres Gewicht des Getreides als bei der Aufgabe konstatiert wurde, als unentscheidend, denn selbst in dem Falle, wenn ein Verlust konstatiert worden wäre, würde die Bahn dafür nicht verantwortlich gemacht werden können. Aber selbst in dem Falle, als der Haftausschliessungsgrund des Art. 31, Z. 4, der Bahn vorliegend nicht zu gute käme, wären die Ansprüche der Klägerin gemäss Art. 44 I. U. erloschen, weil der Empfänger das Gut angenommen und die Fracht nebst den sonst auf dem Gute haftenden Forderungen bezahlt hat. Dem gegenüber machte allerdings die Klägerin geltend, dass dieses Präjudiz zufolge Art. 44, Z. 3, nicht eingetreten sei, weil die Bahn der ihr gemäss Art. 25 obliegenden Verpflichtung der Feststellung nicht nachgekommen ist, obwohl sie in der Grenzstation ein Mindergewicht konstatierte und demzufolge eine Minderung des Gutes entdeckt hatte oder doch zum mindesten vermuten musste.

Dieser Ansicht konnte das Gericht nicht beitreten, weil die Bahn aus dem geringeren Gewichte, das sie in der Grenzstation konstatierte, noch immer

encore supposer une perte ou un déchet, vu que le poids mentionné sur la lettre de voiture ne répondait pas à la réalité, mais devait, au contraire, être un poids approximatif, arrondi, puisque le tarif pour le transport des céréales dans l'union russe-autrichienne-hongroise doit être appliqué par quantités de 610 pouds, soit 10 000 kilos au minimum, alors même que le poids réel serait plus faible. Le chemin de fer n'était, en conséquence, nullement tenu de faire la constatation prévue à l'art. 25 C. I., et la disposition de l'art. 44, al. 1, n'est pas exclue par celles du 3° du même article.

La demande fut, en conséquence, repoussée, vu le motif d'exclusion de la responsabilité prévu à l'art. 31, 4°. C. I., et en considération de la disposition de l'art. 44, al. 1. (Allgemeiner Tarifanzeiger, n° 18, p. 284.)

nicht einen Verlust oder eine Minderung vermuten musste, da das in dem Frachtbriefe eingesetzte Gewicht nicht der Wirklichkeit entsprechen musste, sondern vielmehr nur ein beiläufiges, abgerundetes Gewicht mit Rücksicht darauf sein durfte, weil der für Getreide im russisch-österreichisch-ungarischen Verbande festgesetzte Tarif von 610 Pud, beziehungsweise von mindestens 10 000 kg. zu berechnen ist, wenn auch das wirkliche Gewicht ein geringeres ist. Die Bahn hatte daher nicht die Verpflichtung der Feststellung gemäss Art. 25 I. U. und das Präjudiz des Art. 44, Abs. 1, ist nicht gemäss Art. 44, Z. 3, ausgeschlossen.

Es war daher das Klagebegehren mit Rücksicht auf den Haftausschliessungsgrund des Art. 31, Z. 4 I. U., und mit Rücksicht auf das Präjudiz des Art. 44, Abs. 1, abzuweisen. (Allgemeiner Tarif-Anzeiger Nr. 18 S. 284.)

Transport d'animaux; importation en provenance de pays contaminés.

(Arrêt de la cour suprême à Vienne, du 5 octobre 1898.)

Un transport de porcs, expédié par chemin de fer d'une localité non contaminée, fut divisé à Cracovie; une partie fut dirigée de là sur Jägerndorf en Silésie. Comme une ordonnance du gouvernement de Silésie, en date du 10 janvier 1898, interdit l'importation en Silésie des animaux à sabots provenant de certaines contrées, dont Cracovie fait aussi partie, l'expéditeur fut poursuivi par le conseil de santé; le tribunal d'arrondissement de Jägerndorf acquitta toutefois ledit expéditeur, attendu que les porcs ne provenaient pas de Cracovie, mais d'une contrée non contaminée.

La cour suprême i. r. a réformé ce jugement par le motif que l'interdiction susmentionnée ne s'appliquait pas seulement aux animaux provenant directement de contrées contaminées, mais aussi à ceux d'origine non suspecte, il est vrai, mais qui se sont trouvés ou auraient pu facilement se trouver en contact, dans des localités infectées, soit avec des animaux malades ou suspects, soit avec des objets infectés par ces derniers, car l'épidémie peut également se propager de cette manière. Le transport ayant été partagé à Cracovie, et la clôture du wagon ayant par conséquent cessé d'exister, bien que passagèrement seulement, pour per-

Tiertransport; Einfuhr aus verseuchten Gegenden.

(Entscheidung des obersten Gerichtshofs in Wien vom 5. Oktober 1898.)

Ein Schweinetransport, welcher mit der Eisenbahn aus einer seuchenfreien Ortschaft herkam, wurde in Krakau geteilt und ein Teil von da nach Jägerndorf in Schlesien befördert. Da mit Verordnung der schlesischen Landesregierung vom 10. Januar 1898 die Einfuhr von Klauentieren aus gewissen Bezirken, darunter auch aus Krakau, nach Schlesien verboten worden war, so wurde der Absender von der Sanitätsbehörde zur Verantwortung gezogen, vom Bezirksgericht Jägerndorf aber freigesprochen, weil die Schweine nicht aus Krakau, sondern aus einem seuchenfreien Bezirk hergekommen sind.

Der k. k. oberste Gerichtshof hat dieses Urteil aufgehoben, weil durch das bestehende Verbot nicht bloss die Einfuhr solcher Tiere, die direkt aus verseuchten Bezirken stammen, sondern auch solcher beabsichtigt ist, welche zwar von unverdächtiger Provenienz, doch in verseuchten Bezirken mit kranken, verdächtigen oder gefährdeten Tieren oder den von diesen etwa infizierten Gegenständen in Berührung kamen oder leicht in Berührung kommen konnten, da auch in dieser Weise die Einführung der Seuche herbeigeführt werden kann. Da nun die Sendung in Krakau geteilt, also jedenfalls der Verschluss des Eisenbahnwagens, wenn

mettre le transbordement des animaux réexpédiés sur Jägerndorf, il n'y avait aucun doute que ceux-ci avaient fait courir le danger de l'introduction en Silésie des germes de maladie qu'ils pouvaient avoir contractés à Cracovie; on se trouvait donc en présence d'une infraction à l'interdiction prescrite par le gouvernement de Silésie, délit pour lequel l'expéditeur devait être condamné. (Oesterr. Verordnungsblatt n° 53, p. 1058.)

auch nur vorübergehend, aufgehoben und ein Teil derselben nach Jägerndorf neu verladen wurde, so bestand unzweifelhaft die Gefahr der Einschleppung von in Krakau aufgenommenen Krankheitskeimen durch diese Herde nach Schlesien, und war eine Übertretung des von der schlesischen Landesregierung erlassenen Verbotes vorhanden, weshalb gegen den Absender mit einem Schuldspruch vorzugehen war. (Oesterr. Verordnungsblatt Nr. 53 S. 1058.)

Validité de l'indication de la gare destinataire sur les lettres de voiture internes allemandes et austro-hongroises.

Le comité chargé des affaires en matière de trafic des marchandises dans le domaine de l'Union des administrations des chemins de fer allemands a adopté dans le trafic interne allemand et austro-hongrois la décision de principe déjà acceptée pour le trafic international, relative à la validité de l'indication de la gare destinataire (comp. B. 1896, p. 261), savoir: « Ne doit être envisagée comme indication de la gare destinataire sur les lettres de voiture internes allemandes ou austro-hongroises que l'inscription contenue dans l'une des rubriques réservées à la mention de la station destinataire ou du chemin de fer destinataire. Si ces mentions ne concordent pas entre elles, est valable l'inscription faite dans la rubrique de la lettre de voiture réservée à la station destinataire. » (Procès-verbal des délibérations du comité, en date du 12/13 janvier 1899.)

Wirksamkeit einer Bahnhofsvorschrift in den internen deutschen und österreichisch-ungarischen Frachtbriefen.

Vom Ausschuss für Angelegenheiten des Güterverkehrs im Gebiete des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen ist die bereits für den internationalen Verkehr getroffene grundsätzliche Entscheidung betreffend die Erfordernisse einer wirksamen Bahnhofsvorschrift (zu vergl. Z. 1896 S. 268) auch für den internen deutschen und österreichisch-ungarischen Verkehr als massgebend angenommen worden, nämlich: « Als Bahnhofsvorschrift auf internen Frachtbriefen Deutschlands oder Oesterreich-Ungarns ist nur die Eintragung anzusehen, die in einer der Rubriken für die Angabe der Bestimmungsstation oder Bestimmungsbahn enthalten ist. Falls diese Angaben unter einander nicht im Einklange stehen, ist der Eintrag in der Frachtbriefrubrik für die Bestimmungsstation massgebend ». (Protokoll des Ausschusses vom 12./13 Januar 1899.)

Nouvelles diverses.

Liste des lignes de chemins de fer inaugurées en 1898.

(Supplément à la liste publiée p. 241 du fascicule d'avril.)

Pays-Bas.	Longueur *Länge* km	Ouverture *Eröffnet*	Niederlande.
Chemin de fer d'intérêt local Sœsterberg-Baarn	10,567	27. VI.	*Lokalbahn Sœsterberg-Baarn.*
Chemin de fer d'Alkmaar à Hoorn . .	23,436	1. X.	*Eisenbahn von Alkmaar nach Hoorn.*

Verschiedene Mitteilungen.

Verzeichnis der im Jahre 1898 eröffneten Eisenbahnstrecken.

(Nachtrag zum Verzeichnis auf S. 241 des Aprilheftes.)

Taux du change dans le trafic international.

Badisches Verordnungsblatt n° 30 du 7 juin 1899.

Pour les sommes indiquées en francs et dont le paiement doit être effectué en mark et vice-versa, le cours du change est fixé pour les bureaux badois d'expédition, depuis le 3 juin 1899, à

1 franc = 80,6 pfennig
et 1 mark = 1,2407 francs.

Autriche et Hongrie. La taxe d'agio pour les paiements de douane effectués en argent pendant le mois de juin est fixée à 20%.

Wertverhältnis der Währungen.

Badisches Verordnungsblatt Nr. 30 vom 7. Juni 1899.

Für Beträge der Frankenwährung, welche in die Markwährung, und Beträge der Markwährung, welche in die Frankenwährung umzurechnen sind, wird das Wertverhältnis für die badischen Güterdienststellen vom 3. Juni d. J. ab festgesetzt.

auf 1 Frank = 80,6 Pfennig
und 1 Mark = 1,2407 Franken

Oesterreich und Ungarn. Für den Monat Juni beträgt das Aufgeld bei Zollzahlungen in Silber 20%.

Bibliographie.

Aperçu des chemins de fer russes depuis l'origine jusqu'en 1892. Elaboré et publié par la 8me section de la Société impériale technique de Russie. Rédacteur en chef: André de Gortschakov. Rédacteurs de l'édition française: Vladimir Herzenstein et Louis Weissenbruch. Bruxelles, Paul Weissenbruch, imprimeur-éditeur. 3 volumes avec atlas.

Nous reviendrons d'une manière détaillée sur cet important ouvrage dans un des prochains numéros du bulletin.

Bayrische Verkehrshefte für Fortbildung im Verkehrsdienst. Edités par l'association des employés du service actif des chemins de fer bavarois, 1899, Munich.

Cette nouvelle publication a pour but, dit l'avant-propos, de permettre à ceux qui font partie du service actif de s'orienter dans les questions spéciales qui peuvent se présenter en portant à leur connaissance les expériences faites par quelques-uns d'entre eux, et en donnant aux camarades qui n'ont pu suivre les cours préparatoires, les connaissances nécessaires pour subir les examens: elle comblera ainsi une lacune entre les ouvrages et les journaux spéciaux existants. «A côté de l'enseignement professionnel, cette publication devra être un conseiller pour l'exercice du service actif.»

Les différents sujets traités conformément à ce programme, dans les cinq premiers fascicules qui nous ont été envoyés, rentrent naturellement dans les limites du domaine des voies de communication

Bücherschau.

Aperçu des chemins de fer russes depuis l'origine jusqu'en 1892. Bearbeitet von der 8. Sektion der kaiserl. russischen technischen Gesellschaft, unter der Chef-Redaktion von André de Gortschakow. Redakteure der französischen Ausgabe Wladimir Herzenstein und Ludwig Weissenbruch. Brüssel, Verlag von Paul Weissenbruch. 3 Bände mit Atlas.

Eine einlässliche Besprechung dieses umfangreichen Werkes werden wir in einem der nächsten Hefte bringen.

Bayrische Verkehrshefte für Fortbildung im Verkehrsdienste. Im Verlag des bayrischen Verkehrsbeamten-Vereins, 1899. München.

Das Erscheinen dieser neuen Zeitschrift wird im Vorwort damit begründet, dass sie dem im praktischen Dienst stehenden Fachmann das Zurechtfinden in vorkommenden besondern Fragen durch die Mitteilung von Erfahrungen Einzelner oder durch Belehrung jener Berufsgenossen, denen Vorbereitungskurse für die Prüfungen nicht zu Gebote stehen, erleichtern und so eine Lücke zwischen den vorhandenen Fachwerken und den Fachzeitschriften ausfüllen soll. «Sie soll neben der beruflichen Fortbildung ein Ratgeber sein für die Ausübung des praktischen Verkehrsdienstes.»

Die Ausführung, welche diesem Programm in den uns mitgeteilten ersten fünf Heften gegeben ist, bewegt sich selbstverständlich in dem durch den Begriff der bayrischen Verkehrsanstalten, Eisen-

bavaroises, soit les chemins de fer, les postes et les télégraphes. Le Dr *Reindl*, secrétaire de direction générale, publie un article succinct sur les «décomptes des trop perçus et surtaxes par les stations», et le Dr *Muschwek*, secrétaire de direction générale, donne une étude très détaillée sur la «manière de procéder en cas d'empêchements à la livraison». Ces deux travaux mettent à la portée de tous les matières dont ils traitent et ils seront certainement lus avec fruit par plus d'un employé du service des expéditions. Les communications sur «la police des chemins de fer» par l'inspecteur principal *Frank* et sur le «règlement des signaux pour les chemins de fer de l'Etat de Bavière», par le chef du bureau des expéditions *Schmitt* ne sont pas moins claires et rédigées avec une grande intelligence. Outre ces articles, il y a encore à citer un travail très complet sur «le téléphone dans le passé, le présent et l'avenir», dont la lecture est particulièrement attachante; le sujet bien que technique est cependant rendu très compréhensible et pourrait servir de modèle pour la vulgarisation d'une matière qui par sa nature même est difficile et assez compliquée. Nous tenons encore à signaler les «questions d'examens et leurs solutions» qui occupent une place importante dans chacun des cinq fascicules; les sujets choisis sont précis et leurs solutions aussi condensées que possible et tout à fait propres à satisfaire l'examinateur le plus exigeant.

Deutsche Eisenbahnbeamten-Zeitung. Zeitschrift für Verkehrswesen und Standesangelegenheiten der Verkehrsbeamten. Organ des Verbandes deutscher und österreichischer Eisenbahnbeamten-Vereine. Stuttgart.

Outre une série de communications relatives aux services d'exploitation et de trafic des chemins de fer, une revue technique, des nouvelles intéressant l'économie politique, le commerce et les moyens de communication, des questions professionnelles, les numéros 19 et 20 du journal précité qui nous ont été adressés, contiennent comme principaux articles des études spéciales sur l'accélération du transport des marchandises, sujet fort discuté partout, et, question non moins actuelle, sur le traitement auquel sont soumis aujourd'hui les colis express. Aucun de ces deux articles ne saurait

bahn, Post und Telegraph, umschriebenen Gebiete. Generaldirektionssekretär *Dr. Reindl* behandelt in einem kurzen Aufsatz die «Verrechnung von Mehrfracht und Frachtzuschlägen durch die Stationen», und Generaldirektionssekretär *Muschwek* in längerer Ausführung «Das Verfahren bei Ablieferungshindernissen.» Beide Arbeiten verbreiten sich in gemeinfasslicher Weise über die gestellte Aufgabe und es werden ihre Ausführungen gewiss manchem Expeditionsbeamten eine recht willkommene Belehrung sein. Die Mitteilungen «Über Bahnpolizei» von Oberbahnamtsinspektor *Frank* und die «Signalordnung für die k. bayr. Staatseisenbahnen» von Expeditor *Schmitt* sind nicht weniger klar und verständnisvoll gehalten. Daneben hat uns die umfangreichere Arbeit «Das Telephon in der Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft» ganz besonders angesprochen; sie ist bei aller Gründlichkeit wirklich leicht verständlich gehalten und dürfte als Muster populärer Darstellung einer im allgemeinen eben doch schwierigen und komplizierten Materie bezeichnet werden.

Auch wollen wir noch der «Prüfungsaufgaben und deren Lösungen» Erwähnung thun, welche in jedem der fünf Hefte einen bedeutenden Raum einnehmen. Die Aufgaben sind präcis und die Lösungen möglichst kurz und wohl geeignet, auch einen strengen Examinator zufrieden zu stellen.

Deutsche Eisenbahnbeamten-Zeitung. Zeitschrift für Verkehrswesen und Standesangelegenheiten der Verkehrsbeamten. Organ des Verbandes deutscher und österreichischer Eisenbahnbeamten-Vereine. Stuttgart.

Neben einer Reihe von Mitteilungen aus dem Betriebs- und Verkehrsdienst, einer technischen Rundschau, Nachrichten für Volkswirtschaft, Handel und Verkehr und der Behandlung von Standesangelegenheiten enthalten die uns zugegangenen Nummern 19 und 20 der genannten Zeitung in den Leitartikeln fachliche Ausführungen über das auch anderwärts vielfach besprochene Thema der Beschleunigung des Güterverkehrs, und die nicht weniger aktuelle Frage des gegenwärtigen Verfahrens bei der Behandlung der Expressgutsendungen. Keiner der beiden Artikel kann An-

avoir la prétention de présenter des points de vue nouveaux: l'accélération des trains de marchandises, ainsi que l'augmentation de la capacité de chargement des wagons et des installations des stations sont des postulats formulés ailleurs aussi comme conditions essentielles d'un transport plus rapide des expéditions, et il n'existe non plus aucun doute sur la possibilité d'améliorer le service des colis express. Ces articles sont néanmoins le résultat évident d'une expérience personnelle; il s'y trouve nombre d'observations qui, si elles étaient généralement mises en pratique par les agents des stations et des trains, amèneraient sans doute dès maintenant d'heureux résultats. Nous ne pouvons que louer le journal dont il s'agit ici de mettre au premier rang des études de ce genre. La disposition des autres matières est bien comprise aussi. Il va de soi que les questions professionnelles y occupent la place qui leur revient; elles sont traitées d'une manière assez objective pour être lues avec avantage par tous ceux qu'elles intéressent.

Il Trasporto, revue mensuelle de critique, législation, jurisprudence et chronique en matière de chemins de fer. Bergame.

Nous répondons au vœu qui nous a été exprimé, en signalant cette publication dans notre bibliographie. Sa rédaction (Ufficio di controllo e contenzioso sull' esecuzione del contratto di trasporto ferroviario) fait tous ses efforts pour réaliser le but qu'elle s'est proposé. A côté de communications sur la législation et la jurisprudence, sur les questions de tarifs et d'administration des chemins de fer, cette revue renferme des articles émanant soit de la rédaction, soit de collaborateurs et traitant d'une manière suggestive des questions d'un intérêt spécial ou occasionnel. Dans le fascicule de mai 1899, par exemple, nous trouvons le commencement d'une étude sur l'obligation pour le voiturier de réparer le dommage causé en cas de dol ou de faute grave, ainsi qu'une autre étude sur l'extinction de l'action du fait du paiement du prix de transport et de l'acceptation sans réserve de la marchandise, étude dans laquelle l'auteur aboutit à une série de conclusions motivées en détail, ce qui nous fournit l'occasion de relever spécialement l'une de celles-ci.

spruch darauf machen, durchgreifende neue Standpunkte zu vertreten: die Beschleunigung der Güterzüge und die Erhöhung der Aufnahmsfähigkeit der Wagen wie der Stationen sind Postulate, welche auch anderwärts als Grundbedingungen für eine beschleunigtere Besorgung des Gütertransports aufgestellt sind, und darüber, dass der Expressdienst verbessert werden kann, besteht wohl kein Zweifel. Dagegen fussen sie offenbar auf dem Boden eigener Erfahrung, und es finden sich darin manche Bemerkungen, deren allgemeine Beachtung seitens des Stations- und des Zugsbegleitungspersonals schon jetzt nicht ohne spürbaren Nutzen sein dürfte. Dass die Zeitung derartigen Besprechungen den ersten Rang einräumt, soll lobend hervorgehoben sein. Auch der übrige Inhalt darf als gut und verständig geordnet bezeichnet werden. Dass die Standesangelegenheiten einen angemessenen Raum beanspruchen, liegt in der Natur der Sache; sie sind objektiv genug behandelt, um von Jedem, der sich dafür interessiert, mit Vorteil gelesen zu werden.

Il Trasporto, Monatsschrift für Kritik, Gesetzgebung, Rechtsprechung und andere Vorkommenheiten im Gebiete des Eisenbahnwesens. Bergamo.

Wir entsprechen dem an uns gerichteten Wunsch, in unserer Bücherschau der vorstehend genannten Zeitschrift Erwähnung zu thun. Ihre Redaktion (Ufficio di Controllo e Contenzioso sull' esecuzione del Contratto di trasporto ferroviario) sucht mit Fleiss und Sorgfalt der Aufgabe, welche sie sich gestellt hat, gerecht zu werden. Neben den Mitteilungen aus der Gesetzgebung und Rechtsprechung, aus dem Gebiete des Tarifwesens und der Verwaltung der Eisenbahnen bietet die Besprechung einzelner Fragen von besonderem oder zufälligem Interesse durch die Redaktion oder ihre Mitarbeiter manche Anregung. So beginnt z. B. im Mai-Heft 1899 ein Artikel über die Schadensersatzpflicht des Frachtführers aus dolosen und culposen Handlungen und ist in einem zweiten Aufsatz der Verlust des Reklamationsrechts infolge der Bezahlung der Fracht und vorbehaltloser Annahme des Gutes behandelt und der Verfasser dabei zu einer Reihe von Schlüssen gelangt, welche er in einlässlicher Weise begründet. Wir benützen die Gelegenheit, um eine dieser Schlussfolgerungen besonders hervorzuheben.

Il s'agit de la disposition de l'article 415 du code de commerce italien et de l'article 134 des tarifs [1]), aux termes de laquelle — sous réserve d'avarie non apparente au moment de la remise de la marchandise — le paiement du prix de transport et l'acceptation sans réserve de la marchandise éteignent toute action contre le chemin de fer. L'auteur fait remarquer à ce sujet qu'il existe en Italie des opinions différentes sur la question de savoir si une réserve peut être faite valablement sous forme de réserve générale en vue de se prémunir déjà avant l'arrivée de la marchandise à destination, ou s'il est nécessaire de faire valoir expressément ses droits éventuels à une indemnité au moment même de l'acceptation de l'envoi. Il cite le cas d'un expéditeur qui s'est adressé à lui-même un envoi en faisant, au moment de sa remise au chemin de fer, toutes réserves vis-à-vis de ce dernier pour le cas où une avarie surviendrait à cette expédition, afin de ne pas perdre le droit de faire une réclamation *après* l'acceptation de la marchandise à destination. Cette réserve fut, il est vrai, déclarée non recevable par le juge, attendu que le destinataire seul a qualité pour estimer s'il accepte ou non la marchandise sans réserve. L'auteur lui-même n'est pas fixé sur le point de savoir si une réserve anticipée peut avoir une valeur légale ou si dans chaque cas particulier le genre du prétendu dommage doit être spécifié. Il nous semble que toute réserve, c'est-à-dire toute revendication même provisoire de droits vis-à-vis du chemin de fer doit être faite en indiquant en même temps la nature du dommage découvert ou supposé, et doit être immédiatement suivie des constatations prescrites aussi par le règlement des chemins de fer italiens (art. 135 des tarifs). Sinon le chemin de fer devrait soumettre à un examen spécial tous les envois adressés aux destinataires qui ont formulé des réserves anticipées, ou admettre à sa charge les résultats de recherches faites après la remise de la marchandise, ce qui ne répond ni au sens ni à l'esprit des dispositions des tarifs italiens.

Le lecteur attentif reconnaitra facilement que les déductions de l'article dont il s'agit ne concernent

[1]) B. 1897 p. 187.

Zu der Bestimmung im Art. 415 des italienischen Handelsgesetzbuches und im Art. 134 der Tarife[1]), wonach — abgesehen von den bei Übernahme des Gutes nicht erkennbaren Schäden — durch die Bezahlung der Fracht und die vorbehaltlose Annahme des Gutes alle Ansprüche gegen die Verwaltung erlöschen, bemerkt der Verfasser, dass in Italien verschiedene Meinungen darüber bestehen, ob ein rechtsgültiger Vorbehalt nicht in vorsorglicher Weise schon vor der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte, in der Form eines allgemeinen Vorbehaltes gemacht werden könne, oder ob es nötig sei, speciell bei der Annahme die vermeintlichen Schadensansprüche ausdrücklich zu wahren. Er citiert den Fall, wo der Absender, welcher eine Sendung an eigene Adresse richtete, gleich mit der Aufgabe alle Ansprüche gegen die Verwaltung wegen Beschädigung sich formell vorbehielt, um sich das Recht der Reklamation *nach* der Annahme des Gutes am Bestimmungsorte zu wahren. Dieser Vorbehalt wurde allerdings vom Richter als ungültig erklärt, da nur dem Empfänger zustehe, ob er das Gut vorbehaltlos annehmen wolle oder nicht. Der Verfasser selbst ist im Zweifel, ob ein anticipierter Vorbehalt rechtliche Bedeutung haben könne, oder ob in jedem einzelnen Fall vor der Annahme die Art der behaupteten Beschädigung specifiziert werden müsse. Uns will es scheinen, dass jeder Vorbehalt, d. h. jede, wenn auch nur vorläufige Geltendmachung von Ansprüchen gegen die Eisenbahn mit gleichzeitiger Bezeichnung der Art des eingetretenen oder vermuteten Schadens angebracht werden muss, woran sich die auch im italienischen Eisenbahnverkehr (Art. 135 der Tarife) vorgeschriebene Untersuchung unmittelbar anschliessen muss. Denn sonst müsste die Eisenbahn alle Sendungen für solche Empfänger, welche einen anticipierten Vorbehalt angemeldet haben, bei Ankunft am Bestimmungsorte ohne Ausnahme einer Specialuntersuchung unterstellen, oder die Ergebnisse einer nach stattgefundener Übergabe durchgeführten Untersuchung gegen sich gelten lassen, was dem Sinn und Geist auch der italienischen Tarifbestimmungen nicht entspricht.

Dass die Ausführungen des betreffenden Artikels sich nur auf den internen italienischen Eisenbahn-

[1]) Z. 1897 S. 187.

que le trafic interne italien. L'auteur en aurait augmenté la valeur s'il avait aussi tenu compte des dispositions existantes dans le trafic international qui diffèrent sur des points assez importants de celles des tarifs italiens. Les demandes d'indemnité de l'espèce, par exemple, n'ont de valeur légale en trafic international que si elles sont présentées par écrit (art. 44 C. I. dernier alinéa), alors que dans le service interne italien elles peuvent aussi être formulées verbalement.

Les personnes intéressées au trafic international des marchandises par chemin de fer seront sans doute reconnaissantes au journal en question si, dans des études de ce genre, il voulait bien distinguer clairement ce qui se rapporte à un service interne et ce qui est du domaine du service international.

Sammlung der Eisenbahnnormalien, Konstitutivurkunden und Vorkonzessionen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens in Oesterreich, 1898.

Le recueil élaboré par le département de la statistique au ministère i. r. des chemins de fer renferme sous le titre « Normalien », les lois et ordonnances édictées pendant l'exercice, au sujet de la construction et de l'exploitation des chemins de fer en Autriche, les prescriptions faites par les autorités de surveillance relatives aux chemins de fer en général et à la situation des agents et employés en particulier, ainsi que les mesures de sécurité et les mesures sanitaires, les arrêtés concernant le transport des voyageurs et des marchandises et ceux qui se rapportent aux tarifs. Comme « Konstitutivurkunden » ou actes constitutifs figurent les actes de concessions et les autorisations accordées pour la création de sociétés anonymes et celles concernant leurs statuts. Un relevé des autorisations de construire accordées ou prolongées (concessions préliminaires) termine la troisième partie de cet ouvrage qui forme un volume de 441 pages, disposé comme les publications analogues des années précédentes. Ce recueil offre un coup d'œil intéressant sur le développement continu du réseau des chemins de fer et sur l'action régulatrice du contrôle officiel en ce qui concerne la construction et l'exploitation des chemins de fer.

verkehr beziehen, wird ein aufmerksamer Leser leicht erkennen. Es würde den Wert derselben erhöht haben, wenn darin auch auf im internationalen Verkehr bestehende Vorschriften Rücksicht genommen worden wäre, die in nicht unwesentlichen Punkten von den Bestimmungen der internen italienischen Tarife abweichen. So haben z. B. im internationalen Verkehr Entschädigungsansprüche der hier in Betracht kommenden Art nur rechtliche Bedeutung, wenn sie schriftlich angebracht sind (Art. 44 I. U., letzter Absatz), während im internen italienischen Dienst sie auch mündlich vorgebrachtwerden können.

Die Interessenten am internationalen Eisenbahnverkehr werden der Zeitschrift gewiss Dank wissen, wenn bei solchen Besprechungen klar auseinander gehalten wird, was für den internen und was für den internationalen Dienst Rechtens ist.

Sammlung der Eisenbahnnormalien, Konstitutivurkunden und Vorkonzessionen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens in Oesterreich, 1898.

Die vom statistischen Departement im k. k. Eisenbahnministerium bearbeitete Zusammenstellung enthält unter dem Titel «Normalien» die im Berichtsjahr erlassenen Gesetze und Verordnungen, welche auf den Bau und Betrieb der Eisenbahnen in Oesterreich Bezug haben, ferner die Anordnungen der Aufsichtsbehörden über das Eisenbahnwesen im allgemeinen, sowie mit besonderer Rücksichtnahme auf die Verhältnisse der Angestellten, dann die Sicherheits- und sanitären Massnahmen, die Erlasse betreffend den Personen- und Sachentransport und bezüglich der Tarife. Als « Konstitutivurkunden » sind die Konzessionsurkunden, sowie die zur Errichtung von Aktiengesellschaften und hinsichtlich ihrer Statuten ausgesprochenen Bewilligungen aufgenommen. Ein Verzeichnis der erteilten und verlängerten Baubewilligungen (Vorkonzessionen) schliesst als dritter Teil den nicht weniger als 441 Seiten enthaltenden Band, der in seiner Anlage den analogen Publikationen der Vorjahre entspricht. Die Sammlung gestattet einen interessanten Überblick über die stetig fortschreitende Ausgestaltung des bestehenden Eisenbahnnetzes und die eingreifende Bethätigung der Staatsaufsicht mit Bezug auf den Bau und Betrieb der Eisenbahnen.

Nouveaux tarifs et suppléments de tarifs pour le transport des marchandises

auquel s'applique la convention internationale.

Trafic Belge-Sud-Ouest Allemand. (A. g.: direction impériale générale des chemins de fer d'Alsace-Lorraine à Strasbourg.)

IIe partie. Fascicule 5a du 1er septembre 1895.

Ier supplément, valable depuis le 15 février 1899: tarifs exceptionnels n° 14 pour le transport de la pâte de bois et de la cellulose à destination des pays d'outre-mer, n° 15 pour le transport de fruits frais à destination de pays d'outre-mer et n° 16 pour le transport de pommes de terre — addition à la nomenclature alphabétique des marchandises pour les tarifs exceptionnels — rectifications au tarif.

IIe partie. Fascicule 5b du 1er septembre 1895.

Ier supplément, valable depuis le 15 février 1899: modification à la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel n° 5 — tarifs exceptionnels n° 7 pour le transport de la pâte de bois et de la cellulose à destination de la Belgique et n° 8 pour le transport de pommes de terre — additions et rectifications au tarif.

IIe partie. Fascicule 6a du 1er juin 1896.

IIe supplément, valable depuis le 15 février 1899: admission de la station de Buchen et modification des taxes pour les stations de Mengen (gare badoise) et Sigmaringen (gare badoise) admission de la station de Fahrnau dans les tarifs exceptionnels n° 13 et 15 — modification à la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel n° 29 — tarifs exceptionnels n° 30 pour le transport de fruits frais à destination des pays d'outre-mer et n° 31 pour le transport de la pâte de bois et de la cellulose à destination des pays d'outre-mer — modifications et rectifications au tarif.

IIe partie. Fascicule 6b du 1er juin 1896.

IIe supplément, valable depuis le 1er février 1899: admission des stations belges de la Sambre [Raccordement de la Société métallurgique] et Mouscron [station] et de la station badoise de Buchen — modification des taxes pour les stations de Mengen [chemins de fer de l'Etat de

Neue Tarife und Tarif-Nachträge für den Eisenbahn-Güterverkehr,

auf welchen das Internationale Uebereinkommen Anwendung findet.

Belgisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. (G.V.: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in Strassburg.)

Teil II. Heft 5a vom 1. September 1895.

Nachtrag I, gültig vom 15. Februar 1899: Ausnahmetarife Nr. 14 für Holzstoff und Holzzellstoff zur überseeischen Ausfuhr, Nr. 15 für frisches Obst zur überseeischen Ausfuhr und Nr. 16 für Kartoffeln — Ergänzung des alphabetischen Warenverzeichnisses für die Ausnahmetarife — Berichtigungen des Tarifs.

Teil II. Heft 5b vom 1. September 1895.

Nachtrag I, gültig vom 15. Februar 1899: Änderung des Warenverzeichnisses zum Ausnahmetarif Nr. 5 — Ausnahmetarife Nr. 7 für Holzstoff und Holzzellstoff zur Ausfuhr nach Belgien und Nr. 8 für Kartoffeln — Ergänzungen und Berichtigungen des Tarifs.

Teil II. Heft 6a vom 1. Juni 1896.

II. Nachtrag, gültig vom 15. Februar 1899: Aufnahme der Station Buchen und Änderung der Sätze für die Stationen Mengen (Bad. Bahn) und Sigmaringen (Bad. Bahn) — Aufnahme der Station Fahrnau in die Ausnahmetarife Nr. 13 und 15 — Änderung des Warenverzeichnisses zum Ausnahmetarif Nr. 29 — Ausnahmetarife Nr. 30 für frisches Obst zur überseeischen Ausfuhr und Nr. 31 für Holzstoff und Holzzellstoff zur überseeischen Ausfuhr — Änderungen und Berichtigungen des Tarifs.

Teil II. Heft 6b vom 1. Juni 1896.

Nachtrag II, gültig vom 15. Februar 1899: Aufnahme der belgischen Stationen La Sambre [Raccordement de la Société métallurgique] und Mouscron (Station), der badischen Station Buchen — Änderung der Sätze für die Stationen Mengen (Bad. Bahn) und Sigmaringen (Bad. Bahn) —

Bade] et Sigmaringen (chemins de fer de l'Etat de Bade) — modification à la nomenclature des marchandises des tarifs exceptionnels n° 5 et n° 8 — tarif exceptionnel n° 9 pour le transport de la pâte de bois et de la cellulose à l'exportation en destination de la Belgique — modifications et rectifications au tarif.

IIe partie. Fascicule 7^a du 1er novembre 1897.

IIe supplément, valable depuis le 15 février 1899: suppression du tarif exceptionnel n° 18 — modification à la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel n° 19 — tarif exceptionnel n° 20 pour le transport de la pâte de bois et de la cellulose à destination des pays d'outremer.

IIe partie. Fascicule 7^b du 1er novembre 1897:

IIe supplément, valable depuis le 15 février 1899: admission des stations de la Sambre [Raccordement de la Société métallurgique] et Mouscron [station] — modification à la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel n° 5 — suppression du tarif exceptionnel n° 6 — modification à la nomenclature du tarif exceptionnel n° 9 — tarif exceptionnel n° 10 pour le transport de la pâte de bois et de la cellulose à l'exportation à destination de la Belgique — rectifications au tarif.

Änderung des Warenverzeichnisses zu den Ausnahmetarifen Nr. 5 und Nr. 8 — Ausnahmetarif Nr. 9 für Holzstoff und Holzzellstoff zur Ausfuhr nach Belgien — Änderungen und Berichtigungen des Tarifs.

Teil II. Heft 7^a vom 1. November 1897.

Nachtrag II, gültig vom 15. Februar 1899: Aufhebung des Ausnahmetarifs Nr. 18 — Änderung des Warenverzeichnisses zum Ausnahmetarif Nr. 19 — Ausnahmetarif Nr. 20 für Holzstoff und Holzzellstoff zur überseeischen Ausfuhr.

Teil II. Heft 7^b vom 1. November 1897.

Nachtrag II, gültig vom 15. Februar 1899: Aufnahme der Stationen La Sambre [Raccordement de la Société métallurgique] und Mouscron (Station.

Änderung des Warenverzeichnisses zum Ausnahmetarif Nr. 5 — Aufhebung des Ausnahmetarifs Nr. 6 — Änderung des Warenverzeichnisses zum Ausnahmetarif Nr. 9 — Ausnahmetarif Nr. 10 für Holzstoff und Holzzellstoff zur Ausfuhr nach Belgien — Berichtigungen des Tarifs.

Trafic Rhénan-Westphalien-Belge. (A. g.: direction royale à Cologne.)

IIe partie. Fascicule A. Ire division du 1er juin 1890.

XXIIe supplément, valable depuis le 1er février 1899: addition à la liste des compétences d'expédition de certaines stations — nouvelles taxes réduites pour le transport en grande vitesse et en petite vitesse par colis isolés pour les stations de Bingerbrück, Birkenfeld-Neubrücke, Bonn, Clèves, Cobern, Coblence (Rhin), Cochem, Ehrang, Elten, Ensdorf, Euskirchen, Gerolstein, Hanweiler, Harff, Kirn, Cologne (grande vitesse) et Cologne (Géréon), Cologne Longerich, Kreuznach (ville), Louisenthal, Merzig, Oberstein, Perl, Philippsheim, Staudernheim et Wengerohr — certaines taxes réduites pour le transport de la grande et de la petite vitesse en trafic avec les stations de Dalheim, Kaldenkirchen, Karthaus Kempen, Crefeld, Lengeler, Rheydt, Viersen et

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Verkehr. (G.V.: königliche Eisenbahndirektion in Köln.)

Teil II. Heft A. I. Abteilung vom 1. Juni 1890.

Nachtrag XXII, gültig vom 1. Februar 1899: Ergänzung der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen — anderweite, ermässigte Frachtsätze für Eilgut und Frachtstückgut für die Stationen Bingerbrück, Birkenfeld-Neubrücke, Bonn, Cleve, Cobern, Coblenz Rheinb., Cochem, Ehrang, Elten, Ensdorf, Euskirchen, Gerolstein, Hanweiler, Harff, Kirn, Köln Eilgutabfertigung und Köln Gereon, Köln Longerich, Kreuznach (Stadt), Louisenthal, Merzig, Oberstein, Perl, Philippsheim, Staudernheim und Wengerohr — einzelne ermässigte Frachtsätze für Eilgut und Frachtstückgut im Verkehre mit den Stationen Dalheim, Kaldenkirchen, Karthaus, Kempen, Krefeld, Lengeler, Rheydt, Viersen und Wilwerdingen — Ergänzungen und Änderungen des Verzeichnisses der

Wilwerdingen — additions et modifications à la liste des stations belges non tarifées — taxes de soudure pour les stations de Burgwaldniel, Cologne port et Schlaverie — nouvelles taxes de soudure réduites pour le transport de la grande et de la petite vitesse par colis isolés pour les stations allemandes non admises dans les barêmes de stations — admission des stations de Cologne port et Schlaverie dans le tarif exceptionnel 6 (fer brut) — taxes pour les stations de Helchteren et Zonhoven du tarif exceptionnel 7 (minerais de fer, etc.) — taxes de soudure pour la station de Cologne port — admission de la station de Schlaverie dans le tarif exceptionnel 8 (scories phosphatées) — admission des stations de Cologne port et Schlaverie dans le tarif exceptionnel 9 (bois, etc.) — suppression des taxes pour les stations de Cologne-Ehrenfeld, Münsterbusch et Stolberg ainsi que modifications au tarif exceptionnel 20 (acide sulfurique) — admission des stations d'Anseremme et Spontin dans le tarif exceptionnel 29 (matériel pour la construction des routes) — modification de noms de stations — modification des districts d'administration des chemins de fer belges — rectification au tarif — fermeture de la station de Cologne, gare du Rhin.

IIe partie. Fascicule A. IIe division du 1er juin 1890. *XXIIe supplément, valable depuis le 1er février 1899:* addition à la liste des compétences d'expédition de certaines stations — nouvelles taxes réduites pour les transports en grande et en petite vitesse par colis isolés pour les stations de Bingerbrück, Birkenfeld-Neubrücke, Bonn, Cobern, Coblence (Rhin), Cochem, Ehrang, Elten, Ensdorf, Euskirchen, Gerolstein, Hanweiler, Harff, Kirn, Cologne (grande vitesse) et Cologne (Géréon), Cologne Longerich, Kreuznach (ville), Louisenthal, Merzig, Oberstein, Perl, Philippsheim, Staudernheim et Wengerohr — certaines taxes réduites pour les transports en grande et en petite vitesse dans le trafic avec les stations de Clèves, Düren, Julich, Kohlscheid et Rheydt — additions à la liste des stations belges non tarifées — taxes de soudure pour les stations de Burgwaldniel, Cologne port et Schlaverie — nouvelles taxes

nicht tarifierten belgischen Stationen — Anstossfrachtsätze für die Stationen Burgwaldniel, Köln Hafen und Schlaverie — anderweite, vielfach ermässigte Anstossfrachtsätze für Eilgut und Frachtstückgut für die in die Stationstariftabellen nicht aufgenommenen deutschen Stationen — Aufnahme der Stationen Köln Hafen und Schlaverie in den Ausnahmetarif 6 für Roheisen — Frachtsätze für die Stationen Helchteren und Zonhoven des Ausnahmetarifs 7 für Eisenerz u. s. w. — Anstossfrachtsätze für die Station Köln Hafen des Ausnahmetarifs 7 für Eisenerz u. s. w. — Aufnahme der Station Schlaverie in den Ausnahmetarif 8 für Thomasschlacken — Aufnahme der Stationen Köln Hafen und Schlaverie in den Ausnahmetarif 9 für Holz — Aufhebung der Frachtsätze für die Stationen Köln Ehrenfeld, Münsterbusch und Stolberg, sowie Änderungen des Ausnahmetarifs 20 für Schwefelsäure — Aufnahme der Stationen Anseremme und Spontin in den Ausnahmetarif 29 für Wegebaumaterialien — Änderung von Stationsnamen — Änderung in den Verwaltungsbezirken der belgischen Eisenbahnen — Berichtigungen des Tarifs — Schliessung der Station Köln Rheinstation.

Teil II. Heft A. II. Abteilung vom 1. Juni 1890. *Nachtrag XXII, gültig vom 1. Februar 1899:* Ergänzung der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen — anderweite ermässigte Frachtsätze für Eilgut und Frachtstückgut für die Stationen Bingerbrück, Birkenfeld-Neubrücke, Bonn, Cobern, Coblenz Rheinb., Cochem, Ehrang, Elten, Ensdorf, Euskirchen, Gerolstein, Hanweiler, Harff, Kirn, Köln Eilgutabfertigung und Köln Gereon, Köln Longerich, Kreuznach (Stadt), Louisenthal, Merzig, Oberstein, Perl, Philippsheim, Staudernheim und Wengerohr — einzelne ermässigte Frachtsätze für Eilgut und Frachtstückgut im Verkehr mit den Stationen Cleve, Düren, Jülich, Kohlscheid und Rheydt — Ergänzungen des Verzeichnisses der nicht tarifierten belgischen Stationen — Anstossfrachtsatze für die Stationen Burgwaldniel, Köln Hafen und Schlaverie — anderweitige vielfach ermässigte Anstossfracht-

de soudure réduites pour les transports en grande et en petite vitesse par colis isolés pour les stations allemandes non admises dans les barèmes de station — admission de la station de Cologne port et Schlaverie dans le tarif exceptionnel 6 (fer brut) — nouvelles taxes réduites pour les stations de Bockryk et Genck du tarif exceptionnel 7 (minerais, etc.) — taxes de soudure pour la station de Cologne port — admission de la station de Schlaverie dans le tarif exceptionnel 8 (scories phosphatées) — admission des stations de Cologne port et Schlaverie dans le tarif exceptionnel 9 (bois) — suppression des taxes pour les stations de Cologne Ehrenfeld, Münsterbusch et Stolberg du tarif exceptionnel 20 (acide sulfurique) — modification d'un nom de station — modification des districts d'administration des chemins de fer belges — rectification au tarif — fermeture de la station de Cologne (Rhin).

IIe partie. Fascicule B du 1er juin 1890.

XXIIIe supplément, valable depuis le 1er février 1899: nouvelles taxes en grande partie réduites pour les transports en grande vitesse et en petite vitesse par colis isolés (classe générale par colis isolés) — modifications et additions à la liste des stations belges non tarifés — additions à la liste des compétences d'expédition de certaines stations — ouverture de la station de Niederdollendorf — admission des stations de Helchteren et Zonhoven dans le tarif exceptionnel 7 — admission d'Anseremme, station des chemins de fer de l'Etat belge dans le tarif exceptionnel 29 (matériel pour la construction des routes) — expédition à destination de Dortmund de certaines marchandises qui doivent être soumises à la revision douanière — suppression des relations avec les stations de Vireux (Viroin) et Vireux (Est) — fermeture de la station d'Essen gare principale au trafic des marchandises en petite vitesse par wagons complets — changements dans les arrondissements d'administration des chemins de fer belges — changements dans les arrondissements d'administration des chemins de fer de l'Etat de Prusse — changements de noms de stations.

IIe partie. Fascicule C du 1er juin 1890.

XXe supplément, valable depuis le 1er février 1899: additions et modifications aux dispositions sur

sätze für Eilgut und Frachtstückgut für die in die Stationstariftabellen nicht aufgenommenen deutschen Stationen — Aufnahme der Stationen Köln Hafen und Schlaverie in den Ausnahmetarif 6 für Roheisen — anderweitige ermässigte Frachtsätze für die Stationen Bockryk und Genck des Ausnahmetarifs 7 für Eisenerz u. s. w. — Anstossfrachtsätze für die Station Köln Hafen — Aufnahme der Station Schlaverie in den Ausnahmetarif 8 für Thomasschlacken — Aufnahme der Stationen Köln Hafen und Schlaverie in den Ausnahmetarif 9 für Holz — Aufhebung der Frachtsätze für die Stationen Köln Ehrenfeld, Münsterbusch und Stolberg des Ausnahmetarifs 20 für Schwefelsaure — Änderung eines Stationsnamens — Änderung in den Verwaltungsbezirken der belgischen Eisenbahnen — Berichtigung des Tarifs — Schliessung der Station Köln Rheinstation.

Teil II. Heft B. vom 1. Juni 1890.

Nachtrag XXIII, gültig vom 1. Februar 1899: anderweite, grösstenteils ermässigte Frachtsätze für Eilgut und Frachtstückgut (Allgemeine Stückgutklasse) — Änderungen und Ergänzungen des Verzeichnisses der nicht tarifierten belgischen Stationen — Ergänzungen des Verzeichnisses über die Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen — Eröffnung der Station Niederdollendorf — Einbeziehung der Stationen Helchteren und Zonhoven in den Ausnahmetarif 7 — Einbeziehung der Station Anseremme der belgischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif 29 (für Wegebaumaterialien — Abfertigung der einer zollamtlichen Behandlung unterliegenden Sendungen nach Dortmund — Aufhebung des Verkehrs mit den Stationen Vireux (Viroin) und Vireux (Est) — Schliessung der Station Essen Hauptbahnhof für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen — Änderungen in den Verwaltungsbezirken der belgischen Eisenbahnen — Änderungen in den Verwaltungsbezirken der preussischen Staatseisenbahnen — Änderungen von Stationsnamen.

Teil II. Heft C. vom 1. Juni 1890.

Nachtrag XX, gültig vom 1. Februar 1899: Ergänzungen und Änderungen der Bestimmungen

les compétences d'expédition de certaines stations — nouvelles taxes réduites pour le transport des colis isolés (grande vitesse et classe générale par colis isolés) — additions et modifications à la liste des stations belges non tarifées — modifications au barême de soudure pour les stations allemandes, non admises dans les barêmes de station — taxes réduites pour les stations de Bockryck et Genck du chemin de fer de Hasselt-Maeseyck dans le tarif exceptionnel 7 (minerais de fer, etc.) — admission de Helchteren et Zonhoven, station des chemins de fer de l'Etat belge dans le tarif exceptionnel 7 (minerais de fer, etc.) — admission d'Anseremme et Spontin, stations des chemins de fer de l'Etat belge dans le tarif exceptionnel 29 (matériel pour la construction des routes) — changementde noms de stations — changement dans les arrondissements d'administration des chemins de fer belges — suppression de taxes — rectifications au tarif.

über die Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen — anderweitige, ermässigte Frachtsätze für Stückgut (Eilgut und allgemeine Stückgutklasse) — Ergänzungen und Änderungen des Verzeichnisses der nicht tarifierten belgischen Stationen — Änderungen des Verzeichnisses der Anstossfrachtsätze für die in die Stationstariftabellen nicht aufgenommenen deutschen Stationen — ermässigte Frachtsätze für die Stationen Bockryck und Genck der Hasselt-Maeseycker Bahn im Ausnahmetarif 7 für Eisenerz etc. — Aufnahme der Stationen Helchteren und Zonhoven der belgischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif 7 für Eisenerz etc. — Aufnahme der Stationen Anseremme und Spontin der belgischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif 29 für Wegebaumaterialien — Änderungen von Stationsnamen — Änderungen in den Verwaltungsbezirken der belgischen Eisenbahnen — Aufhebung von Frachtsätzen — Berichtigungen des Tarifs.

Union Allemande-Danoise via Vamdrup et Hvidding-Vedsted (A. g.: direction royale à Altona.)

Tarif, valable depuis le 1er mars 1899: pour le transport des animaux vivants par wagons complets, contenant: dispositions réglementaires — prescriptions générales sur l'application du tarif — tarif des frais accessoires — tarif pour le transport entre plusieurs stations d'un même endroit à destination ou en provenance de points de chargement ou de transbordement, à destination ou en provenance de gares accessoires des marchandises, ainsi qu'à destination ou en provenance de raccordements particuliers, entrepôts et points de chargement spéciaux — indicateur des distances kilométriques — barêmes.

Ce tarif annule le tarif du 1er décembre 1889 et ses suppléments I—III.

Deutsch-Dänischer Verband über Vamdrup und Hvidding-Vedsted. (G. V.: königliche Eisenbahndirektion in Altona.)

Tarif, gültig vom 1. März 1899: für die Beförderung von lebenden Tieren in Wagenladungen enthaltend: reglementarische Bestimmungen — allgemeine Tarifvorschriften — Tarif für die Nebengebühren — Tarif für die Beförderung zwischen mehreren Stationen desselben Ortes nach und von öffentlichen Lade- und Umschlagsstellen, nach und von Güternebenstellen, sowie nach und von Privatanschlüssen, Lagerplätzen und besonderen Ladeplätzen — Kilometerzeiger — Tariftabellen.

Hierdurch werden der Tarif vom 1. Dezember 1889, sowie die Nachträge I—III aufgehoben.

Union Allemande-Française (trafic avec et par l'Alsace-Lorraine. (A. g.: direction impériale générale des chemins de fer d'Alsace-Lorraine à Strasbourg.)

Partie IIa. Fascicule 1 du 1er mai 1895.

VIIe supplément, valable depuis le 1er février 1899: admission de la station d'Appenweier dans la partie IIa — rectifications au tarif.

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) (G. V.: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in Strassburg.)

Teil IIa Heft 1 vom 1. Mai 1895.

Nachtrag VII, gültig vom 1. Februar 1899: Einbeziehung der Station Appenweier in den Teil IIa — Berichtigung des Tarifs.

Partie IIᵃ. Fascicule 3 du 1ᵉʳ mai 1895.

IXᵉ supplément, valable depuis le 15 mars 1899: addition au tableau des distances kilométriques — modification aux taxes — appendice au tarif exceptionnel nº 5 — rectification au tarif.

Partie IIᵃ. Fascicule 4 du 1ᵉʳ mai 1895.

VIIIᵉ supplément, valable depuis le 1ᵉʳ décembre 1898: nouvelles taxes pour les stations de Bodenbach, Reitzenhain et Tetschen — modifications diverses.

IXᵉ supplément, valable depuis le 15 mars 1899: nouvelles taxes pour le transport de bois et fer, etc.

Barême exceptionnel du 1ᵉʳ décembre 1898 pour le transport de bois du centre de l'Europe, de pâte de bois et de cellulose.

Annexe I, valable depuis le 15 mars 1899: additions au tableau des distances et aux taxes de soudure pour les parcours allemands — modifications diverses.

Trafic Allemand-Prince Henri. (A. g.: direction impériale générale des chemins de fer d'Alsace-Lorraine à Strasbourg.)

IIᵉ partie. 3ᵉ livret du 1ᵉʳ décembre 1898.

Iᵉʳ supplément, valable depuis le 15 janvier 1899: taxes pour les stations de Herxheim près Lindau et Offenbach a. d. Queich — nouvelle dénomination de station.

IIᵉ partie. 4ᵉ livret du 1ᵉʳ août 1898.

Iᵉʳ supplément, valable depuis le 1ᵉʳ mars 1899: modifications de la nomenclature des stations tarifées, ressortissant à la direction de Mayence — modification du barême des prix directs — addition au tarif exceptionnel nº 10 pour le transport des engrais, etc.

IIᵉ partie. 9ᵉ livret du 1ᵉʳ septembre 1898.

Iᵉʳ supplément, valable depuis le 1ᵉʳ mars 1899: nouvelles taxes pour charges incomplètes à grande vitesse et à petite vitesse (classe générale) — modifications au tarif.

IIᵉ partie. 13ᵉ livret du 1ᵉʳ août 1896.

IIᵉ supplément, valable depuis le 1ᵉʳ mars 1899: modifications au tarif et à son Iᵉʳ supplément — suppression des taxes — addition au tableau des taxes de soudure B — taxes directes du tarif spécial III.

Teil IIᵃ Heft 3 vom 1. Mai 1895.

Nachtrag IX, gültig vom 15. März 1899: Ergänzung des Kilometerzeigers — Änderung von Frachtsatzen — Anhang zum Ausnahmetarif Nr. 5 — Berichtigung des Tarifs.

Teil IIᵃ Heft 4 vom 1. Mai 1895.

Nachtrag VIII, gültig vom 1. Dezember 1898: neue Frachtsätze für die Stationen Bodenbach, Reitzenhain und Tetschen — sonstige Änderungen.

Nachtrag IX, gültig vom 15. März 1899: neue Frachtsätze für Holz und Eisen etc.

Ausnahmetarif vom 1. Dezember 1898: für die Beförderung von mitteleuropäischem Holz, Holz- und Holzzellstoff.

Nachtrag I, gültig vom 15. März 1899: Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Schnittsätze für die deutschen Bahnstrecken — verschiedene Änderungen.

Verkehr Deutschland-Prinz-Heinrich-Bahn. (G. V.: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in Strassburg.)

Teil II. Heft 3 vom 1. Dezember 1898.

Nachtrag I, gültig vom 15. Januar 1899: Frachtsätze für die Stationen Herxheim bei Landau und Offenbach a. d. Queich — anderweite Stationsbenennung.

Teil II. Heft 4 vom 1. August 1898.

Nachtrag I, gültig vom 1. März 1899: Änderungen des Verzeichnisses der in den Tarif aufgenommenen Stationen des Direktionsbezirks Mainz — Änderung der Stationstarife — Ergänzung zum Ausnahmetarif Nr. 10 für Düngemittel u. s. w.

Teil II. Heft 9 vom 1. September 1898.

Nachtrag I, gültig vom 1. März 1899: anderweite Frachtsätze für Eil- und Frachtstückgut — Berichtigung des Tarifs.

Teil II. Heft 13 vom 1. August 1896.

Nachtrag II, gültig vom 1. März 1899: Abänderung des Tarifs und des Nachtrags I. — Aufhebung von Frachtsätzen — Ergänzung der Schnittabelle B — direkte Frachtsätze des Specialtarifs III.

IIe partie. 20e livret du 1er mars 1890.

Ve supplément, valable depuis le 1er mars 1899: taxes pour la station de Düsseldorf port — taxes directes du tarif spécial III.

Trafic Allemand-Luxembourgeois avec le chemin de fer Guillaume-Luxembourg. (A. g.: direction royale à St-Jean Sarrebruck.)

Tarif des houilles n° 9 du 1er mai 1895.

7e supplément, valable depuis le 1er janvier 1899: addition aux dispositions de transport — voies d'acheminement et tableau des distances kilométriques pour la station de Saaralben — voies d'acheminement et tableau des distances kilométriques à destination de la station de Goxweiler.

Tarif pour le transport des marchandises entre les chemins de fer impériaux et les chemins de fer de l'Etat. (A. g.: direction royale à Erfurt.)

IIe partie, valable depuis le 1er octobre 1898: dispositions spéciales, tableau des distances kilométriques et barêmes applicables au trafic entre des stations des chemins de fer impériaux d'Alsace-Lorraine et du Guillaume-Luxembourg d'une part, et des stations des directions royales à Berlin, Breslau, Bromberg, Dantzig, Erfurt, Halle sur Saale, Kattowitz, Kœnigsberg en Prusse, Magdebourg, Posen et Stettin, des chemins de fer secondaires de Thuringe (Arnstadt-Ichtershausen, Hohenebra-Ebeleben, Ilmenau-Grossbreitenbach, Ruhla et Weimar-Berka-Blankenhain), d'Eisenberg-Crossen, du chemin de fer régional de Brunswick, du chemin de fer royal Militaire, de Mülhausen-Ebeleben et d'Halberstadt-Blankenbourg d'autre part.

Ce tarif annule le même tarif du 1er octobre 1890 et ses suppléments.

Trafic Wurtembergeois-Sud-Ouest Allemand. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Wurtemberg à Stuttgart.)

Fascicule 2 valable depuis le 1er mars 1899: Trafic entre les stations des chemins de fer en Alsace-Lorraine, du Guillaume-Luxembourg et du Prince

Teil II. Heft 20 vom 1. März 1890.

Nachtrag V, gültig vom 1. März 1899: Frachtsätze für die Station Düsseldorf Hafen — direkte Frachtsätze des Specialtarifs III.

Deutsch-Luxemburgischer Güterverkehr mit der Wilhelm-Luxemburg-Bahn. (G. V.: königliche Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken.)

Kohlentarif Nr. 9 vom 1. Mai 1895.

Nachtrag 7, gültig vom 1. Januar 1899: Ergänzung der Beförderungsbestimmungen — Leitungswege und Tarifkilometer von der Station Saaralben — Leitungswege und Tarifkilometer nach der Station Goxweiler.

Reichsbahn-Staatsbahn-Verkehr. (G. V.: königl. Eisenbahndirektion in Erfurt.)

Teil II, gültig vom 1. Oktober 1898: besondere Bestimmungen nebst Kilometerzeiger und Tarifsätzen für den Verkehr zwischen Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn einerseits und Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Danzig, Erfurt, Halle a. Saale, Kattowitz, Königsberg i. Pr., Magdeburg, Posen und Stettin, der Thüringischen Sekundärbahnen (Arnstadt-Ichtershausener, Hohenebra-Ebelebener, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer und Weimar-Berka-Blankenhainerbahn), der Eisenberg-Crossener Eisenbahn, der Braunschweigischen Landeseisenbahn, der Königlichen Militäreisenbahn, Mühlhausen-Ebelebener und Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn andererseits.

Durch diesen Tarif wird der gleichnamige Tarif vom 1. Oktober 1890 nebst Nachträgen aufgehoben.

Württembergisch-Südwestdeutscher Eisenbahnverband. (G. V.: Generaldirektion der königl. Württembergischen Staatseisenbahnen in Stuttgart.)

2. Heft, gültig vom 1. März 1899: Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, der Luxemburgischen Wilhelmsbahn und der

Henri d'une part et les stations des chemins de fer de l'Etat de Wurtemberg, d'autre part.

Ce tarif annule le fascicule 2 du 1er juillet 1895 et ses suppléments.

Prinz Heinrichbahn einerseits und den Stationen der königlich Württembergischen Staatseisenbahnen andererseits.

Hierdurch wird das 2. Heft vom 1. Juli 1895 nebst Nachträgen aufgehoben.

Union des chemins de fer Allemands-Néerlandais. (A. g.: direction royale à Elberfeld.)

IIe partie. Fascicule 3 du 1er février 1898.

3e supplément, valable depuis le 15 février 1899: taxes réduites pour le transport par colis isolés (grande vitesse et classe générale par colis isolés) — nouvelles taxes pour la station de Hoogezand-Sappemeer des chemins de fer de l'Etat néerlandais — addition aux barèmes de station pour les stations maritimes néerlandaises — modification et addition au tableau d'assimilation — addition et modification à la nomenclature des marchandises et aux conditions d'application du tarif exceptionnel 19 pour les articles de Thuringe, etc., et admission des stations de Gera (Reuss), chemins de fer de l'Etat de Saxe et Gera (Reuss), chemins de fer de l'Etat de Prusse de la direction royale d'Erfurt dans ce tarif exceptionnel — rectifications au tarif.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahn-Verband. (G. V.: königl. Eisenbahndirektion in Elberfeld.)

Teil II. Heft 3 vom 1. Februar 1898.

Nachtrag 3, gültig vom 15. Februar 1899: ermässigte Frachtsätze für Stückgut (Eilgut und allgemeine Stückgutklasse) — anderweite Frachtsätze für die Station Hoogezand-Sappemeer der Niederländischen Staatsbahn — Ergänzung der Stationstariftabellen für die niederländischen Hafenstationen — Änderung beziehungsweise Ergänzung des Assimilationsverzeichnisses — Änderung und Ergänzung des Warenverzeichnisses sowie der Anwendungsbedingungen zum Ausnahmetarif 19 für Thüringische etc. Waren und Einbeziehung der Stationen: Gera (Reuss) S. St. B. der Sächsischen Staatsbahn und Gera (Reuss) preussische Staatsbahn des Direktionsbezirks Erfurt in diesen Ausnahmetarif — Berichtigungen des Tarifs.

Trafic Rhénan-Westphalien-Néerlandais. (A. g.: direction royale à Elberfeld.)

B. IIe partie. Fascicule 1 du 1er avril 1895.

Ve supplément, valable depuis le 1er février 1899: admission des stations de Caternberg et Dortmund port dans le tarif (fascicule B 1) — addition au tarif exceptionnel 7 pour le transport de harengs frais, salés — fermeture de la station d'Essen gare principale au service des marchandises en petite vitesse par wagons complets — rectifications au fascicule B 1.

B. IIe partie. Fascicule 2 du 1er avril 1895.

Ve supplément, valable depuis le 1er février 1899: admission des stations de Caternberg et Dortmund port dans le tarif (fascicule B 2) — fermeture de la station d'Essen gare principale au service des marchandises en petite vitesse par wagons complets — rectifications au tarif — addition au tarif exceptionnel 7 pour le transport des harengs frais, salés.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Verkehr. (G. V.: königliche Eisenbahndirektion in Elberfeld.)

B. Teil II. Heft 1 vom 1. April 1895.

Nachtrag V, gültig vom 1. Februar 1899: Einbeziehung der Stationen Caternberg und Dortmund Hafen in den Tarif (Heft B 1) — Ergänzungen des Ausnahmetarifs 7 für Heringe, frische, gesalzene — Schliessung der Station Essen Hauptbahnhof für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen — Berichtigungen des Heftes B 1.

B. Teil II. Heft 2 vom 1. April 1895.

Nachtrag V, gültig vom 1. Februar 1899: Einbeziehung der Stationen Caternberg und Dortmund Hafen in den Tarif (Heft B 2) — Schliessung der Station Essen Hauptbahnhof für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen — Berichtigungen des Tarifs — Ergänzungen des Ausnahmetarifs 7 für Heringe, frische, gesalzene.

B. IIe partie. Fascicule 3 du 1er avril 1895.
Ve supplément, valable depuis le 1er février 1899: admission de Caternberg et Dortmund port, stations de la direction royale d'Essen dans le tarif (fascicule B 3) — additions au tarif exceptionnel 7 pour le transport des harengs frais, salés — admission de Bobeldyk, Miste et Obdam, stations de la Compagnie du chemin de fer Hollandais dans le tarif (fascicule B 3) — fermeture de la station d'Essen gare principale au service des marchandises en petite vitesse par wagons complets — rectifications au fascicule B 3.

B. IIe partie. Fascicule 4 du 1er avril 1895.
Ve supplément, valable depuis le 1er février 1899: admission des stations de Caternberg et Dortmund port dans le tarif (fascicule B 4) — fermeture de la station d'Essen gare principale au service des marchandises en petite vitesse par wagons complets — rectification au IVe supplément du fascicule B 4.

B. IIe partie. Fascicule 5 du 10 juin 1895.
IVe supplément, valable depuis le 1er février 1899: admission de Caternberg et Dortmund port, stations de la direction royale d'Essen dans le tarif (fascicule B 5) — fermeture de la station d'Essen gare principale au service des marchandises en petite vitesse par wagons complets — passation des stations d'Eysden et Gronsveld à l'administration et à l'exploitation des chemins de fer de l'Etat néerlandais.

D. IIe partie. Fascicule 1 du 1er avril 1895.
Ve supplément, valable depuis le 1er février 1899: taxes pour les stations d'Ahden, Borchen, Brenken, Büren, Tudorf, Wewelsbourg et Wewer de la direction royale de Münster, d'Anrœchte, Beckum, Ost, Belecke, Brilon ville, Diestedde, Erwitte, Liesborn, Lippstadt Nord, Rüthen, Scharfenberg, Wadersloh et Warstein du chemin de fer régional de Westphalie (avec suppression des taxes précédemment en vigueur) — modifications et additions aux tarifs exceptionnels.

D. IIe partie. Fascicule 2 du 1er avril 1895.
Ve supplément, valable depuis le 1er février 1899: taxes pour les stations d'Ahden, Borchen, Brenken, Büren, Tudorf, Wewelsbourg et Wewer de la direction royale de Münster, Anrœchte, Beckum Est, Belecke, Brilon ville, Diestedde, Erwitte, Lies-

B. Teil II. Heft 3 vom 1. April 1895.
Nachtrag V, gültig vom 1. Februar 1899: Einbeziehung der Stationen Caternberg und Dortmund Hafen des Eisenbahndirektionsbezirks Essen in den Tarif (Heft B 3) — Ergänzungen des Ausnahmetarifs 7 für Heringe, frische, gesalzene — Aufnahme der Stationen Bobeldyk, Miste und Obdam der Holländischen Eisenbahngesellschaft in den Tarif (Heft B 3) — Schliessung der Station Essen Hauptbahnhof für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen — Berichtigungen des Heftes B 3.

B. Teil II. Heft 4 vom 1. April 1895.
Nachtrag V, gültig vom 1. Februar 1899: Einbeziehung der Stationen Caternberg und Dortmund Hafen in den Tarif (Heft B 4) — Schliessung der Station Essen Hauptbahnhof für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen — Berichtigung des Nachtrags IV zum Heft B 4.

B. Teil II. Heft 5 vom 10 Juni 1895.
Nachtrag IV, gültig vom 1. Februar 1899: Einbeziehung der Stationen Caternberg und Dortmund Hafen des Direktionsbezirks Essen in den Tarif (Heft B 5) — Schliessung der Station Essen Hauptbahnhof für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen — Übergang der Stationen Eysden und Gronsveld in die Verwaltung und den Betrieb der Niederländischen Staatsbahn.

D. Teil II. Heft 1 vom 1. April 1895.
Nachtrag V, gültig vom 1. Februar 1899: Frachtsätze für die Stationen Ahden, Borchen, Brenken, Büren, Tudorf, Wewelsburg und Wewer des Direktionsbezirks Münster, Anröchte, Beckum, Ost, Belecke, Brilon Stadt, Diestedde, Erwitte, Liesborn, Lippstadt Nord, Rüthen, Scharfenberg, Wadersloh und Warstein der Westfälischen Landesbahn (unter Aufhebung der bisherigen Frachtsätze) — Änderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.

D. Teil II. Heft 2 vom 1. April 1895.
Nachtrag V, gültig vom 1. Februar 1899: Frachtsätze für die Stationen Ahden, Borchen, Brenken, Büren, Tudorf, Wewelsburg und Wewer des Direktionsbezirks Münster, Anröchte, Bekum Ost, Belecke, Brilon Stadt, Diestedde, Erwitte,

born, Lippstadt Nord, Rüthen, Scharfenberg, Wadersloh et Wartstein du chemin de fer régional de Westphalie (avec suppression des taxes précédemment en vigueur) — modifications et additions aux tarifs exceptionnels — rectification au tarif.

D. IIe partie. Fascicule 3 du 1er avril 1895.

Ve supplément, valable depuis le 1er février 1899: taxes pour les stations d'Ahden, Borchen, Brenken, Büren, Tudorf, Wewelsbourg et Wewer de la direction royale de Münster, Anrœchte, Beckum Est, Belecke, Brilon ville, Diestedde, Erwitte, Liesborn, Lippstadt Nord, Rüthen, Scharfenberg, Wadersloh et Warstein du chemin de fer régional de Westphalie (avec suppression des taxes précédemment en vigueur) — addition au tableau d'assimilation — additions et modifications aux tarifs exceptionnels — rectifications au tarif.

D. IIe partie. Fascicule 4 du 1er avril 1895.

Ve supplément, valable depuis le 1er février 1899: taxes pour les stations d'Ahden, Borchen, Brenken, Büren, Tudorf, Wewelsbourg et Wewer de la direction royale de Münster, d'Anrœchte, Beckum Est, Belecke, Brilon ville, Diestedde, Erwitte, Liesborn, Lippstadt Nord, Rüthen, Scharfenberg, Wadersloh et Warstein du chemin de fer régional de Westphalie (avec suppression des taxes précédemment en vigueur).

D. IIe partie. Fascicule 5 du 10 juin 1895.

Ve supplément, valable depuis le 1er février 1899: modification à l'entête du tarif — taxes pour les stations d'Ahden, Borchen, Brenken, Büren, Tudorf, Wewelsbourg, et Wewer de la direction royale de Münster, Anrœchte, Beckum Est, Belecke, Brilon ville, Diestedde, Erwitte, Liesborn, Lippstadt Nord, Rüthen, Scharfenberg, Wadersloh et Warstein du chemin de fer régional de Westphalie (avec suppression des taxes précédemment en vigueur) — modifications diverses.

Tarif de transbordement sur l'Elbe, Ouest de l'Autriche-Riesa-Quai de l'Elbe. (A. g.: direction royale générale des chemins de fer de l'Etat de Saxe, à Dresde.)

Tarif du 1er novembre 1896.

IIe supplément, valable depuis le 1er janvier 1899: addition aux dispositions spéciales — change-

Liesborn, Lippstadt Nord, Rüthen, Scharfenberg, Wadersloh und Warstein der Westfälischen Landesbahn (unter Aufhebung der bisherigen Frachssätze) — Änderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife — Berichtigung des Tarifs.

D. Teil II. Heft 3 vom 1. April 1895.

Nachtrag V, gültig vom 1. Februar 1899: Frachtsätze für die Stationen Ahden, Borchen, Brenken, Büren, Tudorf, Wewelsburg und Wewer des Direktionsbezirks Münster, Anröchte, Beckum Ost, Belecke, Brilon Stadt, Diestedde, Erwitte, Liesborn, Lippstadt Nord, Rüthen, Scharfenberg, Wadersloh und Warstein der Westfälischen Landesbahn (unter Aufhebung der bisherigen Frachtsätze) — Ergänzung des Assimilationstableaus — Änderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife — Berichtigungen des Tarifs.

D. Teil II. Heft 4 vom 1. April 1895.

Nachtrag V, gültig vom 1. Februar 1899: Frachtsätze für die Stationen Ahden, Borchen, Brenken, Büren, Tudorf, Wewelsburg und Wewer des Direktionsbezirks Münster, Anröchte, Beckum, Ost, Belecke, Brilon Stadt, Diestedde, Erwitte, Liesborn, Lippstadt Nord, Rüthen, Scharfenberg, Wadersloh und Warstein der Westfälischen Landesbahn (unter Aufhebung der bisherigen Frachtsätze).

D. Teil II. Heft 5 vom 10. Juni 1895.

Nachtrag V, gültig vom 1. Februar 1899: Änderung des Titelblattes — Frachtsätze für die Stationen Ahden, Borchen, Brenken, Büren, Tudorf, Wewelsburg und Wewer des Direktionsbezirks Münster, Anröchte, Beckum, Ost, Belecke, Brilon Stadt, Diestedde, Erwitte, Liesborn, Lippstadt Nord, Rüthen, Scharfenberg, Wadersloh und Warstein der Westfälischen Landesbahn (unter Aufhebung der bisherigen Frachtsätze) — Sonstige Änderungen.

Elbeumschlags-Tarif West-Oesterreich-Riesa-Elbquai. (G. V.: königl. Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden.)

Tarif vom 1. November 1896.

Nachtrag II, gültig vom 1. Januar 1899: Ergänzung der besonderen Bestimmungen — Änderung

ment de noms de stations — modification aux dispositions de réexpédition — modification aux tarifs de classification — modification et addition aux tarifs exceptionnels par voie de restitution — modification et addition aux tarifs exceptionnels par voie d'inscription — modification et addition au tableau des distances kilométriques — rectifications au tarif.

von Stationsnamen — Ergänzung der Reexpeditionsbestimmungen — Änderung der Klassenguttarife — Änderung und Erneuerung der Ausnahmetarife im Rückvergütungswege — Änderung und Ergänzung der Ausnahmetarife im Kartierungswege — Änderung und Ergänzung des Kilometerzeigers — Berichtigungen des Tarifs.

Trafic des houilles Bohême-Bavarois. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Bavière à Munich.)

Tarif exceptionnel du 1er juillet 1896 pour le transport des houilles minérales et cokes, etc.

Ve supplément, valable depuis le 1er mars 1899: nouvelle édition des conditions de tarif — changement de noms de stations — suppression de taxes — ouverture des stations de Lohgarten-Roth et Pilling — nouvelle édition de la liste des stations des chemins de fer de l'Etat de Bavière faisant partie de l'Union — tarifs de stations nouveaux et modifiés — taxes pour le trafic de Maria-Ratschitz, Paredl (chemin de fer d'Aussig-Teplitz), Carlsbad, Krupa et Renč (chemin de fer de Buschtèhrad), Münchdorf et Pilsen (chemins de fer de l'Etat) — rectifications de taxes — liste des taxes des chemins de fer industriels — nouvelle édition du tableau des distances kilométriques.

Ce supplément annule et remplace les suppléments I-IV.

Böhmisch-Bayerischer Kohlen-Verkehr. (G. V: Generaldirektion der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen in München.)

Ausnahmetarif vom 1. Juli 1896 für die Beförderung mineralischer Kohlen und Coak u. s. w.

Nachtrag V, gültig vom 1. März 1899: Neuauflage der Tarifbestimmungen — Änderung von Stationsnamen — Aufhebung von Frachtsätzen — Auflassung der Stationen Lohgarten-Roth und Pilling — Neuauflage des Verzeichnisses der Verbandstationen der k. bayerischen Staatseisenbahnen — neue beziehungsweise geänderte Stationstarife — Frachtsätze für den Verkehr von Maria-Ratschitz, Paredl (A. T. E.) Carlsbad, Krupa und Renč (B. E. B.), Münchhof und Pilsen (k. k. St. B.) — Berichtigungen von Frachtsätzen — Verzeichnis der Schleppbahngebühren — Neuauflage des Kilometerzeigers.

Die Nachträge I—IV werden hiedurch aufgehoben und ersetzt.

Trafic des houilles Basse-Silésie-Autriche. (A. g.: direction royale à Breslau.)

Tarif exceptionnel du 1er novembre 1897 pour le transport de houilles, briquettes de charbon et cokes.

IIe supplément, valable depuis le 1er janvier 1899: taxes réduites pour des envois à destination du chemin de fer d'intérêt local Časlau-Močowitz et Časlau-Zawratetz-Třemošnitz — nouvelles taxes pour les envois en provenance de la halte de Ludwigsdorf. Ces taxes sont aussi applicables aux envois en provenance du charbonnage de Wenzeslaus, raccordé à la halte de Ludwigsdorf. Les taxes contenues dans le tarif principal et dans le 1er supplément pour le charbonnage

Niederschlesisch-Oesterreichischer Kohlen-Verkehr. (G. V.: königl. Eisenbahndirektion in Breslau.)

Ausnahmetarif vom 1. November 1897 für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquettes und Coak.

Nachtrag II, gültig vom 1. Januar 1899: ermässigte Frachtsätze für Sendungen nach den Stationen der Lokalbahn Časlau—Močowitz und Časlau—Zawratetz-Třemošnitz — neue Frachtsätze für Sendungen von der Haltestelle Ludwigsdorf. Diese Frachtsätze finden auch Anwendung für Sendungen von der an die Haltestelle Ludwigsdorf angeschlossenen Wenzeslausgrube. Die im Haupttarif und Nachtrag 1 für die Wenzeslausgrube enthaltenen Frachtsätze werden hierdurch ausser

de Wenzeslaus sont annulées par le présent supplément — additions et rectifications au tarif.

Tarif exceptionnel du 1er novembre 1897 pour le transport de houilles, cokes de charbon et briquettes de charbon à destination de la Société austro-hongroise des chemins de fer de l'Etat.

Ier supplément, valable depuis le 1er janvier 1899: nouvelles taxes pour des envois à destination de Nimbourg, station de la Société austro-hongroise des chemins de fer de l'Etat — nouvelles taxes pour les envois à destination de la halte de Ludwigsdorf. Ces taxes sont aussi applicables aux envois en provenance du charbonnage de Wenzeslaus, raccordé à la halte de Ludwigsdorf. Les taxes contenues dans le tarif principal pour le charbonnage de Wenzeslaus sont annulées par le présent supplément — additions et rectifications au tarif.

Kraft gesetzt — Ergänzungen und Berichtigungen des Tarifs.

Ausnahmetarif vom 1. November 1897 für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlencoak und Steinkohlenbriquettes nach Stationen der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft.

Nachtrag I, gültig vom 1. Januar 1899: neue Frachtsätze für Sendungen nach der Station Nimburg der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft — neue Frachtsätze für Sendungen nach der Haltestelle Ludwigsdorf. Diese Frachtsätze finden auch Anwendung für Sendungen von der an die Haltestelle Ludwigsdorf angeschlossenen Wenzeslausgrube. Die im Haupttarif für die Wenzeslausgrube enthaltenen Frachtsätze werden hierdurch ausser Kraft gesetzt — Ergänzungen und Berichtigungen des Tarifs.

Transport des houilles de la Basse-Silésie en Hongrie. (A. g.: direction royale, à Breslau).

Tarif exceptionnel du 1er octobre 1893 pour le transport des houilles, briquettes de charbon et cokes.

IIIe supplément, valable depuis le 1er janvier 1899: admission de Vareš, station des chemins de fer de l'Etat de Bosnie et de l'Herzégovine dans le tarif — nouvelles taxes pour des envois au départ de la halte de Ludwigsdorf. Ces taxes sont aussi applicables aux envois en provenance du charbonnage de Wenzeslaus, raccordé à la halte de Ludwigsdorf. Les taxes contenues dans le tarif principal pour le charbonnage de Wenzeslaus sont annulées par le présent supplément — admission de Nagy-Bocskó et Zólyom-Brezo, stations des chemins de fer de l'Etat hongrois dans le tarif — additions et rectifications au tarif.

Niederschlesisch-Ungarischer Kohlen-Verkehr. (G. V.: königl. Eisenbahndirektion in Breslau.)

Ausnahmetarif vom 1. Oktober 1893: für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquettes und Coak.

Nachtrag III, gültig vom 1. Januar 1899: Einbeziehung der Station Vareš der bosnisch-herzogowinischen Staatsbahnen in den Tarif — neue Frachtsätze für Sendungen von der Haltstelle Ludwigsdorf. Diese Frachtsätze finden auch Anwendung für Sendungen von der an die Haltstelle Ludwigsdorf angeschlossenen Wenzeslausgrube. Die im Haupttarif für die Wenzeslausgrube enthaltenen Frachtsätze werden hierdurch ausser Kraft gesetzt — Einbeziehung der Stationen Nagy-Bocskó und Zólyom-Brezo der königl. ungarischen Staatseisenbahnen in den Tarif — Ergänzungen und Berichtigungen des Tarifs.

Trafic Nord Allemand-Galicie et Bucovine. (A. g.: direction royale à Breslau.)

IIe partie. Fascicule 1, valable depuis le 1er février 1899: barêmes et dispositions spéciales applicables au trafic direct des marchandises entre des stations des chemins de fer de l'Etat autrichien (lignes en Galicie et en Bucovine) et

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. (G. V.: königliche Eisenbahndirektion in Breslau.)

Teil II. Heft 1, gültig vom 1. Februar 1899: Tariftabellen und besondere Bestimmungen für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und in der Bukowina) und k. k. priv. Kaiser

du Nord de l'Empereur Ferdinand d'une part, et des stations des directions royales d'Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Cassel, Dantzig, Elberfeld, Erfurt, Essen, Francfort s. M., Halle s. S., Hanovre, Kattowitz, Cologne, Kœnigsberg en Prusse, Magdebourg, Münster, Posen, Stettin, des chemins de fer Breslau-Varsovie, d'Eisern-Siegen et de l'Etat de Saxe d'autre part.

Le fascicule 1 du 1er juillet 1895 et ses suppléments sont supprimés.

IIe partie. Fascicule 2 du 1er janvier 1898.

IVe supplément, valable depuis le 1er janvier 1899: addition aux dispositions du tarif — admission de stations — restriction du trafic pour la station d'Essen (gare principale) — nouvelle dénomination de la station de Meissen.

IIe partie. Fascicule 3 du 1er octobre 1896.

Ve supplément, valable depuis le 1er janvier 1899: admission de stations — nouvelles taxes pour le trafic avec les stations maritimes de transit.

Ferdinands-Nordbahn einerseits und Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Cassel, Danzig, Elberfeld, Erfurt, Essen, Frankfurt a. M., Halle a. S., Hannover, Kattowitz, Köln, Königsberg i. Pr., Magdeburg, Münster, Posen, Stettin, der Breslau-Warschauer Eisenbahn, der Eisern-Siegener Eisenbahn und der Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits.

Hierdurch wird das gleichnamige Heft 1 vom 1. Juli 1896 nebst Nachträgen I bis VI aufgehoben.

Teil II, Heft 2 vom 1. Januar 1898.

Nachtrag IV, gültig vom 1. Januar 1899: Ergänzung der Tarifbestimmungen — Einbeziehung von Stationen — Verkehrsbeschränkung für Station Essen (Hauptbahnhof) — anderweite Bezeichnung der Station Meissen.

Teil II, Heft 3 vom 1. Oktober 1896.

Nachtrag V, gültig vom 1. Januar 1899: Einbeziehung von Stationen — neue Frachtsätze für den Verkehr mit den Seehafenstationen transito.

Trafic des houilles Haute Silésie-Autriche via Mittelwalde ou Mittelsteine, Liebau, Seidenberg et Reichenberg. (A. g.: direction générale à Kattowitz.)

Tarif exceptionnel du 1er novembre 1897.

IIe supplément, valable depuis le 1er janvier 1899: taxes nouvelles ou réduites *a)* à destination des stations du chemin de fer d'intérêt local Časlau-Zawratetz-Třemošnitz, Časlau-Močowitz, *b)* à destination de Brod (Bohême), station de la Société austro-hongroise des chemins de fer de l'Etat — additions à la dénomination des stations et charbonnages d'expédition — addition à l'indicateur des distances.

Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlen-Verkehr über Mittelwalde beziehungsweise Mittelsteine, Liebau, Seidenberg und Reichenberg. (G. V.: königliche Eisenbahndirektion in Kattowitz.)

Ausnahmetarif, vom 1. November 1897.

Nachtrag II, gültig vom 1. Januar 1899: neue beziehungsweise ermässigte Frachtsätze *a*, nach Stationen der Lokalbahn Časlau-Zawratetz-Třemošnitz, Časlau-Močowitz, *b*, nach Station Böhm. Brod der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft — Ergänzungen der Bezeichnung der Versandstationen beziehungsweise Gruben — Ergänzung des Entfernungszeigers.

Union Est Allemande-Autrichienne. (A. g.: direction royale à Breslau.)

IIe partie. Fascicule 1, valable depuis le 1er mars 1899: dispositions speciales et barèmes pour le trafic direct des marchandises entre les stations des directions royales à Breslau (société du chemin de fer de la Lusace et du chemin de fer d'intérêt local Hansdorf-Priebus [exploité par la société anonyme des chemins de fer d'intérêt

Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahn-Verband. (G. V.: königliche Eisenbahndirektion in Breslau.)

Teil II, Heft 1, gültig vom 1. März 1899: Besondere Bestimmungen und Tariftabellen für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der königlich preussischen Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau (der Lausitzer-Eisenbahn-Gesellschaft und der Lokalbahn Hansdorf-Priebus [im Betriebe der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München]), Kat-

local de Munich]), Kattowitz et Posen, d'une part et les stations des chemins de fer d'Aussig-Teplitz, du Nord de la Bohême, de Buschtèhrad, du Nord de l'Empereur Ferdinand (à l'ouest et au sud d'Oderberg), de Kaschau-Oderberg (ligne autrichienne) du chemin de fer Nord-Ouest autrichien et du chemin de fer de jonction Sud-Nord-allemand y compris les chemins de fer d'intérêt local, des chemins de fer de l'Etat autrichien y compris les chemins de fer d'intérêt local privés exploités par l'Etat en Haute et Basse Autriche au Nord du Danube, en Bohême, Moravie et Silésie ainsi que de la ligne de Klosterneubourg-Vienne-Schwechat et de la Société austro-hongroise des chemins de fer de l'Etat d'autre part.

Le fascicule 1 du 1er janvier 1896 et ses suppléments I—VI sont supprimés.

towitz und Posen einerseits und Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, Böhmischen Nordbahn, Buschtèhrader Eisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn (westlich und südlich Oderberg), Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linie), Oesterreichischen Nordwest- und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn nebst Lokalbahnen, der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen nebst den vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen in Ober- und Niederösterreich nördlich der Donau, in Böhmen, Mähren und Schlesien, sowie der Linie Klosterneuburg-Wien-Schwechat und der Österreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft andererseits.

Hierdurch wird das bisherige Heft 1 vom 1. Januar 1896 nebst Nachträgen I—VI aufgehoben.

Union des chemins de fer Austro-Hongrois-Bavarois. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Bavière à Munich.)

IIe partie. Fascicule 1 du 1er janvier 1897.

IVe supplément, valable depuis le 1er janvier 1899: suppression des classes C 1 et C 2 par wagons complets — modification et addition aux tarifs exceptionnels.

IIe partie. Fascicule 2 du 1er octobre 1895.

IIe supplément, valable depuis le 1er janvier 1899: suppression des classes par wagons complets C 1 et C 2 — addition et modification aux tarifs exceptionnels.

IIe partie. Fascicule 3 A, valable depuis le 1er janvier 1899: tarif pour le transport des marchandises entre des stations de la Société des chemins de fer d'Aussig-Teplitz, de Buschtèhrad et des chemins de fer privés exploités par l'Etat (lignes en Bohême) d'une part et des stations des chemins de fer de l'Etat de Bavière et du chemin de fer d'intérêt local d'Asch-Rossbach, exploité par l'Etat d'autre part.

Ce tarif annule et remplace le fascicule 3 A du 1er février 1894 et ses suppléments I—IX ainsi que les taxes introduites par voie d'instruction.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahn-Verband. (G. V.: Generaldirektion der königlich Bayerischen Staatseisenbahnen in München.)

Teil II. Heft 1 vom 1. Januar 1897.

Nachtrag IV, gültig vom 1. Januar 1899: Aufhebung der Wagenladungsklassen C 1 und C 2 — Änderung und Ergänzung der Ausnahmetarife.

Teil II. Heft 2 vom 1. Oktober 1895.

Nachtrag II, gültig vom 1. Januar 1899: Aufhebung der Wagenladungsklassen C 1 und C 2 — Ergänzung und Änderung von Ausnahmetarifen.

Teil II. Heft 3 A, gültig vom 1. Januar 1899: Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, der a. priv. Buschtèhrader Eisenbahn und der k. k. österr. Staatsbahnen sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Böhmen) einerseits und Stationen der k. Bayerischen Staatseisenbahnen sowie der im Betriebe der k. k. österr. Staatsbahnen stehenden Lokalbahn Asch-Rossbach andererseits.

Hierdurch wird Heft 3A vom 1. Februar 1894 samt den hierzu erschienenen Nachträgen I—IX und den im Verfügungswege eingeführten Frachtsätzen aufgehoben und ersetzt.

IIe partie. Fascicule 3 B du 15 octobre 1897.

IIe *supplément, valable depuis le 1er janvier 1899:* suppression des classes par wagons complets C 1 et C 2 — tarif exceptionnel n° 2 pour le transport de marchandises de toute espèce — nouveau tarif exceptionnel n° 35 pour le transport de déchets de bière, etc. — addition aux tarifs exceptionnels n° 53 pour le transport des déchets de pyrites.

Teil II. Heft 3B vom 15. Oktober 1897.

Nachtrag II, gültig vom 1. Januar 1899: Aufhebung der Wagenladungsklassen C 1 und C 2 — Ausnahmetarif Nr. 2 für Güter aller Art — neuer Ausnahmetarif Nr. 35 für Biertreber etc. — Ergänzung des Ausnahmetarifs Nr. 48 für Garne — Abänderung des Ausnahmetarifs Nr. 53 für Schwefelkiesabbrände.

Union des chemins de fer Saxons-Austro-Hongrois. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Saxe à Dresde.)

IIe partie. Fascicule 2 du 1er juin 1897.

IIIe supplément, valable depuis le 1er mars 1899: application des taxes contenues dans le Ier et IIe supplément des classes C 1 et C 2 — modification aux tarifs exceptionnels 21 (charbons), 23 (engrais) et 30 (graphite) — addition aux barèmes.

Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband. (G. V.: königl. Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden.)

Teil II. Heft 2 vom 1. Juni 1897.

Nachtrag III, gültig vom 1. März 1899: Anwendung der im Haupttarife und in den Nachträgen I und II enthaltenen Frachtsätze der Wagenladungsklassen C 1 und C 2 — Änderung der Ausnahmetarife 21 (Kohlen), 23 (Düngemittel) und 30 (Graphit) — Ergänzung der Tariftabellen.

Union des chemins de fer Saxons-Hongrois. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Saxe à Dresde.)

IIe partie. Fascicule 1 du 1er septembre 1893.

VIe supplément, valable depuis le 1er janvier 1899: addition aux dispositions spéciales — modifications aux autres dispositions spéciales — modifications aux taxes par colis isolés en grande et en petite vitesse — nouvelles taxes pour la station de Triebischthal — modification d'un nom de station — addition au tableau des distances kilométriques.

IIe partie. Fascicule 4 du 1er septembre 1893.

VIe supplément, valable depuis le 1er janvier 1899: addition aux dispositions spéciales — modifications de taxes pour les transports en grande vitesse et les transports en petite vitesse par colis isolés — addition au tableau des distances kilométriques.

Sächsisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband. (G. V.: königl. Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden.)

Teil II. Heft 1 vom 1. September 1893.

Nachtrag VI, gültig vom 1. Januar 1899: Ergänzung der besonderen Bestimmungen — Änderung der sonstigen besonderen Bestimmungen — Änderung von Frachtsätzen für Eil- und Frachtstückgut — neue Frachtsätze für die Station Triebischthal — Änderung eines Stationsnamens — Ergänzung des Kilometerzeigers.

Teil II. Heft 4 vom 1. September 1893.

Nachtrag VI, gültig vom 1. Januar 1899: Ergänzung der besonderen Bestimmungen — Änderung von Frachtsätzen für Eil- und Frachtstückgut — Ergänzung des Kilometerzeigers.

Trafic de transbordement Sud-Allemand-Danube, via Passau, Ratisbonne et Deggendorf-quai du Danube transit. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Bavière à Munich.)

Süddeutscher Donau-Umschlags-Verkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände transit. (G. V.: Generaldirektion der k. Bayerischen Staatseisenbahnen in München.)

IIe partie, valable depuis le 1er janvier 1899: dispositions spéciales et barèmes pour le trafic des marchandises entre certaines stations des chemins de fer de l'Etat de Bavière, de l'Etat de Wurtemberg, de l'Etat de Bade, du Palatinat, de la direction royale et grand-ducale de l'Etat de Prusse et de Hesse à Mayence, de la direction royale à Francfort-s.-M., du Mein-Neckar, de la direction royale à St-Jean-Sarrebruck et des chemins de fer d'Alsace-Lorraine et du Luxembourg d'une part et Passau-quai du Danube transit, Ratisbonne-quai du Danube transit et Deggendorf-Quai du Danube transit (stations des chemins de fer de l'Etat de Bavière), d'autre part, pour le transport sur le Danube: A. à destination ou en provenance de la région du Danube en général, B. à destination ou en provenance de la Roumanie, Serbie, Bulgarie et au-delà.

Ce tarif annule et remplace:

1° le tarif pour le trafic de transbordement Sud-Allemand-Danube via Passau, Ratisbonne et Deggendorf, quai du Danube transit du 20 août 1892 et ses suppléments I-VII;

2° le tarif pour le trafic de transbordement du Danube bavarois-suisse-sud-badois via Passau et Ratisbonne quai du Danube transit du 1er février 1891.

Union Sud-Allemande-Austro-Hongroise. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Bavière à Munich.)

IIe partie. Fascicule B du 1er janvier 1894.

IVe supplément, valable depuis le 1er janvier 1899: modifications et additions au tarif principal, ainsi qu'au IIe et IIIe supplément.

IIe partie. Fascicule 1 du 1er février 1897.

Ier supplément, valable depuis le 1er janvier 1899: modification à l'entête du tarif — modification à la table des matières — modifications aux tarifs généraux pour la grande vitesse, les colis isolés, les classes générales par wagons complets et les tarifs spéciaux — modifications et additions aux tarifs exceptionnels.

IIe partie. Fascisule 2 du 1er février 1897.

Ier supplément, valable depuis le 1er janvier 1899: modification à l'entête du tarif — modification à la table des matières — modifications aux tarifs généraux — modifications et additions aux tarifs exceptionnels.

Teil II, gültig vom 1. Januar 1899: besondere Bestimmungen und Tarifsätze für den Güterverkehr zwischen Stationen der k. Bayerischen Staatseisenbahnen, der k. Württembergischen Staatseisenbahnen, der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen, der Pfälzischen Eisenbahnen, der k. Preussischen und grossherzogl. Hessischen Eisenbahndirektion Mainz, der k. Eisenbahndirektion Frankfurt a./M., der Main-Neckar-Bahn, der k. Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken und der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg einerseits und Passau Donaulände transit, Regensburg Donaulände transit, sowie Deggendorf Donaulände transit (Stationen der k. Bayerischen Staatseisenbahnen) andererseits bei Beförderung auf der Donau: A nach und von dem Donaugebiet im allgemeinen, B nach und von Rumanien, Serbien, Bulgarien und weiter.

Hierdurch werden aufgehoben und ersetzt:

1. der Verbands-Güter-Tarif für den süddeutschen Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände transit vom 20. August 1892 nebst Nachträgen I—VII.
2. der Verbands-Güter-Tarif für den bayerisch-schweizerisch-südbadischen Donauumschlagsverkehr über Passau und Regensburg Donaulände transit vom 1. Februar 1891.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband. (G. V.: Generaldirektion der k. Bayerischen Staatseisenbahnen in München.

Teil II. Heft B vom 1. Januar 1894.

Nachtrag IV, gültig vom 1. Januar 1899: Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifes, sowie der Nachträge II und III.

Teil II. Heft 1 vom 1. Februar 1897.

Nachtrag I, gültig vom 1. Januar 1899: Änderung des Titelblattes — Änderung des Inhaltsverzeichnisses — Änderungen zu den allgemeinen Tarifen für Eilgut, Stückgut, Wagenladungsklassen und Specialtarife — Änderungen und Ergänzungen zu den Ausnahmetarifen.

Teil II. Heft 2 vom 1. Februar 1897.

Nachtrag I, gültig vom 1. Januar 1899: Änderung des Titelblattes — Änderung des Inhaltsverzeichnisses — Änderungen zu den allgemeinen Tarifen — Änderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.

IIe partie. Fascicule 3 du 1er février 1897.

1er supplément, valable depuis le 1er janvier 1899: modification à l'entête du tarif — modification à la table des matières — modifications par suite du rachat par l'Etat du chemin de fer Louis de Hesse — modification aux tarifs généraux pour la grande vitesse, les colis isolés, les classes générales par wagons complets et les tarifs spéciaux — modifications et additions aux tarifs exceptionnels.

IIe partie. Fascicule 4, valable depuis le 1er janvier 1899: barêmes pour le trafic des marchandises entre des stations des chemins de fer de l'Etat hongrois (y compris les chemins de fer d'intérêt local de Fünfkirchen-Barcs), de Raab-Oedenbourg-Ebenfurt, de la Société des chemins de fer du Sud (lignes hongroises, y compris le chemin de fer Barcs-Pakrac) et les chemins de fer de Kaschau-Oderberg (lignes hongroises), d'une part, et des stations des chemins de fer de l'Etat de Wurtemberg et de l'Etat de Bade, d'autre part.

Ce tarif annule et remplace le tarif de même dénomination du 1er octobre 1895, ainsi que son supplément et son annexe et les taxes introduites par voie d'instruction.

IIe partie. Fascicule 5, valable depuis le 1er janvier 1899: barêmes pour le trafic des marchandises entre les stations des chemins de fer de l'Etat hongrois (y compris les chemins de fer d'intérêt local exploités par l'Etat et du chemin de fer Fünfkirchen-Barcs), du Raab-Oedenbourg-Ebenfurth, de la Société des chemins de fer du Sud (lignes hongroises, y compris le chemin de fer de Barcs-Pakrac) et du chemin de fer de Kaschau-Oderberg (lignes hongroises), d'une part, et des stations des chemins de fer d'Alsace-Lorraine d'autre part.

Ce tarif annule et remplace les taxes introduites par voie d'instruction: *a)* pour extrait de bois de chêne liquide entre Eszék, Barcs et Sziszek, d'une part, et Benfeld, Steinbourg et Strasbourg, d'autre part, valable depuis le 1er octobre 1894; *b)* eau minérale entre les gares de Budapest d'une part et Colmar, Metz, Mulhouse en Alsace, Mulhouse-Nord et Strasbourg d'autre part, valable depuis le 1er février 1897.

IIe partie. Fascicule 6, valable depuis le 1er janvier 1899: barêmes pour le trafic des marchandises

Teil II. Heft 3 vom 1. Februar 1897.

Nachtrag I, gültig vom 1. Januar 1899: Änderung des Titelblattes — Änderung des Inhaltsverzeichnisses — Änderungen infolge Verstaatlichung der Hessischen Ludwigsbahn — Änderungen zu den allgemeinen Tarifen für Eilgut, Stückgut, Wagenladungsklassen und Specialtarife — Änderungen und Ergänzungen zu den Ausnahmetarifen.

Teil II. Heft Nr. 4, gültig vom 1. Januar 1899: Tariftabellen für den Güterverkehr zwischen Stationen der k. Ungarischen Staatseisenbahnen (einschliesslich der in ihrem Betrieb stehenden Lokalbahnen und der k. priv. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn) der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien, einschliesslich der Barcs-Pakracer Eisenbahn) und der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien) einerseits und Stationen der k. Württembergischen Staatseisenbahnen und der grossh. Badischen Staatseisenbahnen andererseits.

Hierdurch werden der gleichnamige Tarif vom 1. Oktober 1895 samt Nachtrag und Anhang und die zu diesem Tarife im Instruktionswege eingeführten Frachtsätze aufgehoben.

Teil II. Heft Nr. 5, gültig vom 1. Januar 1899: Tariftabellen für den Güterverkehr zwischen Stationen der k. ungarischen Staatseisenbahnen (einschliesslich der in ihrem Betrieb stehenden Lokalbahnen und der k. k. priv. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn), der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien, einschliesslich der Barcs-Pakracer Eisenbahn) und der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien) einerseits und Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen andererseits.

Aufgehoben werden hierdurch, die im Instruktionswege eingeführten Frachtsätze *a)* für Eichenholz-Extrakt zwischen Eszék, Barcs und Sziszek einerseits und Benfeld, Steinburg und Strassburg andererseits, gültig ab 1. Oktober 1894; *b)* für Mineralwasser zwischen den Budapester Bahnhofen einerseits und Colmar, Metz, Mühlhausen i. Elsass, Mülhausen Nord und Strassburg andererseits vom 1. Februar 1897.

Teil II. Heft Nr. 6, gültig vom 1. Januar 1899: Tariftabellen für den Güterverkehr zwischen

entre les stations des chemins de fer de l'Etat hongrois (y compris les chemins de fer d'intérêt local exploités par l'Etat et le chemin de fer Fünfkirchen-Barcs), du chemin de fer Raab-Oedenbourg-Ebenfurt, de la Société des chemins de fer du Sud (lignes hongroises, y compris le chemin de fer de Barcs-Pakrac) et du chemin de fer de Kaschau-Oderberg (lignes hongroises), d'une part, et des stations du chemin de fer du Palatinat, de la direction royale prussienne et grand-ducale hessoise à Mayence, du Mein-Neckar, de la direction royale de Francfort s. M. (tronçons de Niederlahnstein [exclusivement] - Francfort s. M. - Fulda et embranchements, Hanau-Aschaffenbourg, Hanau-Giessen [exclusivement] et Niederlahnstein [exclusivement] - Wetzlar [exclusivement] et de la direction royale de St.-Jean-Sarrebruck d'autre part.

Ce tarif annule et remplace le tarif de même dénomination du 1er décembre 1895, ainsi que son appendice et les taxes introduites par voie d'instruction.

Trafic des bois et des écorces Hongrois-Allemand. (A. g.: direction royale à Breslau.)

IIe partie. Tarif exceptionnel, valable depuis le 1er mars 1899: pour le transport des bois et écorces (écorces brutes, tan) en trafic entre certaines stations du chemin de fer de Kaschau-Oderberg et des chemins de fer de l'Etat hongrois, d'une part, et des stations des directions royales prussiennes d'Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Cassel, Dantzig, Erfurt, Halle s. S., Hanovre, Kattowitz, Kœnigsberg en Prusse, Magdebourg, Posen, Stettin, ainsi que du chemin de fer de Lübeck-Büchen et des chemins de fer de l'Etat de Saxe, d'autre part.

Ce tarif annule et remplace le tarif exceptionnel précédemment en vigueur du 1er février 1894, ses suppléments I—IV et son appendice.

Union Allemande-Russe. (A. g.: direction royale à Bromberg.)

Tarif exceptionnel VI, valable depuis le 17 février/1er mars 1899: pour le transport de houilles, briquettes de houille et cokes par wagons complets de 10 000 kg (610 pouds) au départ de stations des directions royales à Kattowitz et Breslau à destination de stations des chemins de fer russes du Sud-Ouest via Sosnowice.

Stationen der k. Ungarischen Staatseisenbahnen (einschliesslich der in ihrem Betriebe stehenden Lokalbahnen und der k. priv. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn), der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien, einschliesslich der Barcs-Pakracer Eisenbahn) und der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien) einerseits und Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen, der k. Preussischen und grossh. Hessischen Eisenbahndirektion Mainz, der Main-Neckar-Eisenbahn, der k. Eisenbahndirektion Frankfurt a. M. (Strecken Niederlahnstein [ausgeschlossen] — Frankfurt a. M. — Fulda nebst Seitenlinien, Hanau—Aschaffenburg, Hanau—Giessen [ausgeschlossen] und Niederlahnstein [ausgeschlossen] — Wetzlar [ausgeschlossen] und der k. Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken andererseits.

Hierdurch werden der gleichnamige Tarif vom 1. Dezember 1895 samt Anhang und die zu diesem Tarife im Instruktionswege eingeführten Frachtsätze aufgehoben.

Ungarisch-Deutscher Holz- und Borke-Verkehr. (G. V.: königl. Eisenbahndirektion in Breslau.)

Teil II. Ausnahmetarife, gültig vom 1. März 1899: für die Beförderung von Holz und Rinde (Borke, Lohe) im Verkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der k. ungarischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der k. Preussischen Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Cassel, Danzig, Erfurt, Halle a. S., Hannover, Kattowitz, Königsberg i. Pr., Magdeburg, Posen, Stettin, sowie der Lübeck-Büchener Eisenbahn und der k. Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits.

Hierdurch wird der bisherige vom 1. Februar 1894 gültige Ausnahmetarif nebst Nachtrag I—IV und Anhang ausser Kraft gesetzt.

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. (G. V.: königl. Eisenbahndirektion in Bromberg.)

Ausnahmetarif VI, gültig vom 17. Februar/1. März 1899: für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquettes und Coaks in Wagenladungen zu 10,000 kg. (610 Pud) von Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Kattowitz und Breslau nach Stationen der russischen Südwestbahnen über Sosnowice.

Trafic Russe-Est de la Prusse via Grajewo.

Tarif pour le transport des marchandises valable depuis le 1er/13 février 1899: taxes en grande et en petite vitesse par colis isolés et par wagons complets pour le trafic entre les stations de Pillau, Kœnigsberg, Bartenstein, Korschen, Rastenbourg, Lœtzen, Lyck et Prostken du chemin de fer du Sud de la Prusse orientale, d'une part, et des stations russes, d'autre part.

1er supplément, valable depuis le 17 février/1er mars 1899: admission de Kamenskaja, station des chemins de fer russes du Sud-Est dans le tarif — nouvelles taxes pour le transport en grande vitesse sur les tronçons allemands des marchandises dénommées dans les barêmes I et II — nouveau tarif exceptionnel V pour le transport des véhicules — rectifications et additions au tarif.

Russisch-Ostpreussischer Verkehr über Grajewo.

Gütertarif, gültig vom 1./13. Februar 1899: Frachtsätze für Eilgut und Frachtgut als Stückgut und in Wagenladungen für den Verkehr zwischen den Stationen Pillau, Königsberg, Bartenstein, Korschen, Rastenburg, Lötzen, Lyck und Prostken der Ostpreussischen Südbahn einerseits und russischen Stationen andererseits.

I. Nachtrag, gültig vom 17. Februar/1. März 1899: Aufnahme der Station Kamenskaja der Russischen Südostbahnen in den Tarif — neue Frachtsätze für Eilgut auf den deutschen Strecken der Tariftabellen I und II — neuer Ausnahmetarif V für Fahrzeuge — Berichtigungen und Ergänzungen des Tarifs.

Tarif exceptionnel 7 du 20 décembre 1897/1er janvier 1898.

IIe supplément, valable depuis le 20 janvier/1er février 1899: modifications à quelques itinéraires — admission de nouvelles stations et introduction de nouvelles taxes pour certaines stations — rectifications au tarif.

Tarif exceptionnel 24, valable depuis le 17 février/1er mars 1899: pour le transport des bois et bois de construction par wagons complets au départ de la Russie à destination de Kœnigsberg en Prusse et Pillau, stations du chemin de fer du Sud de la Prusse orientale, ainsi que de Memel, station de la direction royale à Kœnigsberg.

Ausnahmetarif 7, vom 20. Dezember 1897/1. Januar 1898.

Nachtrag II, gültig vom 20. Januar/1. Februar 1899: Abänderung einiger Routenvorschriften — Aufnahme neuer Stationen und Einführung anderweiter Frachtsätze für einige Stationen — Berichtigungen des Tarifs.

Ausnahmetarif 24, gültig vom 17. Februar/1. März 1899: für die Beförderung von Holz und Holzbaumaterialien in Wagenladungen von Russland nach Königsberg i. Pr. und Pillau, Station der Ostpreussischen Südbahn, sowie Memel, Station der königlichen Eisenbahndirektion Königsberg.

Trafic Russe-Prusse orientale et Dantzig-Varsovie via Mlawa.

Tarif exceptionnel 24, valable depuis le 17 février/1er mars 1899: pour le transport des bois et de bois de construction par wagons complets au départ de la Russie à destination de Dantzig lege Thor, Dantzig Olivaer Thor, Dantzig gare de Vistule et Neufahrwasser.

Russisch-Westpreussischer und Danzig-Warschauer Verkehr über Mlawa.

Ausnahmetarif 24, gültig vom 17. Februar/1. März 1899: für die Beförderung von Holz und Holzbaumaterialien in Wagenladungen von Russland nach Danzig lege Thor, Danzig Olivaer Thor, Danzig Weichselbahnhof und Neufahrwasser.

Trafic Dantzig-Varsovie via Mlawa.

Tarif pour le transport des marchandises du 20 octobre/1er novembre 1897.

IIIe supplément, valable depuis le 17 février/1er mars 1899: nouvelles taxes pour les transports en grande vitesse et les deux classes en petite vi-

Danzig-Warschauer Güterverkehr über Mlawa.

Gütertarif vom 20. Oktober/1. November 1897.

III. Nachtrag, gültig vom 17. Februar/1. März 1899: neue Frachtsätze für Eilgut und beide Stückgutklassen ab Schnittpunkt westlich —

tesse par colis isolés au départ du point de soudure occidental — admission de nouvelles stations, etc., dans le tarif exceptionnel 7 pour le transport des harengs — introduction d'un nouveau tarif exceptionnel 16 pour le transport des véhicules — additions et rectifications au tarif.

Trafic Kœnigsberg-Varsovie via Grajewo.

Tarif pour le transport des marchandises du 20 octobre/1er novembre 1897.

IIIe supplément, valable depuis le 17 février/1er mars 1899: nouvelles taxes pour les transports en grande vitesse et les deux classes par colis isolés au départ du point de soudure occidental du barême I — admission de nouvelles stations russes dans le tarif exceptionnel pour le transport des harengs — nouveau tarif exceptionnel 16 pour le transport des véhicules de chemins de fer et véhicules de route — additions et rectifications au tarif.

IVe supplément, valable depuis le 20 mars/1er avril 1899: nouvelles taxes pour les transports en grande vitesse et les deux classes par colis isolés au départ du point de soudure occidental, direction de la Russie — admission de nouvelles stations russes dans les tarifs exceptionnels pour le transport des œufs, de l'alcool brut et des semences — nouveau tarif exceptionnel 23 pour les colis isolés destinés à l'exportation transmaritime pour des pays situés en dehors de l'Allemagne — prescriptions de contrôle pour l'exportation transmaritime à destination des pays situés en dehors de l'Allemagne, pour l'application des tarifs exceptionnels E (transport des œufs) et 22 (transport par colis isolés) — rectifications et additions au tarif exceptionnel.

Trafic Russe-Prusse occidentale via Mlawa.

Tarif exceptionnel 7 du 20 décembre 1897/1er janvier 1898.

IIe supplément, valable depuis le 20 janvier 1er février 1899: introduction de nouvelles taxes rectifications au tarif.

Union des chemins de fer Nord de l'Allemagne-Suisse. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Bade, à Carlsruhe.)

IIe partie. Livret 1 deuxième division du 1er juillet 1893.

Einbeziehung neuer Stationen u. s. w. in den Ausnahmetarif 7 für Heringe — Einführung eines neuen Ausnahmetarifs 16 für Fahrzeuge — Ergänzungen und Berichtigungen des Tarifs.

Königsberg-Warschauer Güterverkehr über Grajewo.

Gütertarif vom 20 Oktober/1. November 1897.

III. Nachtrag, gültig vom 17. Februar/1. März 1899: neue Frachtsätze für Eilgut und die beiden Stückgutklassen ab Schnittpunkt westlich in der Tariftabelle I — Aufnahme von neuen russischen Stationen in den Ausnahmetarif für Heringe — neuer Ausnahmetarif 16 für Eisenbahn- und Strassenfahrzeuge — Ergänzungen und Berichtigungen des Tarifs.

IV. Nachtrag, gültig vom 20. März/1. April 1899: neue Frachtsätze für Eilgut und die beiden Stückgutklassen ab Schnittpunkt westlich, Richtung von Russland — Aufnahme von neuen russischen Stationen in die Ausnahmetarife für Eier, Spiritus und Sämereien — neuer Ausnahmetarif 23 für Stückgut für überseeische Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern — Kontrollvorschriften für die Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern zu den Ausnahmetarifen E für Eier und 22 für Stückgut — Berichtigungen und Ergänzungen des Tarifs.

Russisch-Westpreussischer Verkehr über Mlawa.

Ausnahmetarif 7, vom 20. Dezember 1897/1. Januar 1898.

II. Nachtrag, gültig vom 20. Januar/1. Februar 1899: Einführung neuer Frachtsätze u. s. w. — Berichtigungen des Tarifs.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahn-Verband. (G. V: Generaldirektion der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen in Karlsruhe.)

Teil II. Heft 1, zweite Abteilung vom 1. Juli 1893:

5e annexe, valable depuis le 1er février 1899: nouvelles prescriptions spéciales — changement de noms de stations — nouvelles taxes pour différentes stations — nouvelles taxes pour les parcours au nord de Bâle.

IIe partie. Livret 3, deuxième division du 1er juillet 1893.

4me annexe, valable depuis le 1er février 1899: suppression des tarifs exceptionnels n° 10 et n° 17 — transport de taxes dans un autre trafic — nouvelles prescriptions relatives au trafic avec la station d'Osnabrück — modification de taxes pour les parcours au sud de Bâle concernant le trafic avec Lucerne — taxes pour les parcours au nord de Bâle — prescriptions de contrôle pour l'exportation et l'importation par mer.

IIe partie. Livret 9, valable depuis le 15 mars 1899: taxes et prescriptions spéciales pour le transport de produits de fécule de pommes de terre (amidon sec, sucre de fécule, mélasse de sucre de fécule, dextrine, fécule de pommes de terre et caramel [sucre brûlé]) de certaines stations des directions royales de chemin de fer à Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Halle-s.-Saale, Hanovre, Kattowitz, Cologne, Magdebourg, Posen et Stettin à certaines stations des chemins de fer suisses.

IIe partie. Livret 10, valable depuis le 15 février 1899: taxes et prescriptions spéciales pour le transport d'alcool et de trois-six de certaines stations des directions royales de chemin de fer à Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Cassel, Dantzig, Halle-s.-Saale, Hanovre, Kattowitz, Cologne, Magdebourg, Posen et Stettin et du chemin de fer Lubeck-Büchen à certaines stations des chemins de fer suisses.

Union des chemins de fer Sud-Ouest Allemands-Suisses. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Bade à Carlsruhe.)

IIe partie. Livret II G, valable depuis le 1er janvier 1899: taxes pour le trafic direct des marchandises entre Francfort s/M., Gustavsbourg, Kastel, Ludwigshafen s. Rh., Mayence, gare centrale, Mannheim, gare de l'Etat de Bade et Mannheim faubourg du Neckar, d'une part, et les stations du Nord-Est Suisse (y compris la ligne du Bœtzberg), du Tœssthal, du Sihlthal, du Sud-

5. Nachtrag, gültig vom 1. Februar 1899: neue besondere Bestimmungen — Änderung von Stationsnamen — neue Frachtsätze für verschiedene Stationen — neue Taxen für die Strecken nördlich von Basel.

Teil II. Heft 3, zweite Abteilung vom 1. Juli 1893.

4. Nachtrag, gültig vom 1. Februar 1899: Aufhebung der Ausnahmetarife Nr. 10 und Nr. 17 — Übertragung von Frachtsätzen in einen andern Verkehr — neue Bestimmungen für den Verkehr mit der Station Osnabrück — Änderung von Taxen für Strecken südlich von Basel im Verkehre mit Luzern — Taxen für die Strecken nördlich von Basel — Kontrollvorschriften für die Ein- und Ausfuhr über See.

Teil II. Heft 9, gültig vom 15. März 1899: besondere Bestimmungen und Frachtsätze für die Beförderung von Kartoffelstärkefabrikaten (Trockenstärke, Stärkezucker, Stärkesyrup, Dextrin, Kartoffelmehl und Zuckercouleur) von Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Halle a. Saale, Hannover, Kattowitz, Köln, Magdeburg, Posen und Stettin nach Stationen schweizerischer Eisenbahnen.

Teil II. Heft 10, gültig vom 15. Februar 1899: besondere Bestimmungen und Frachtsätze für die Beförderung von Sprit und Spiritus von Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Cassel, Danzig, Halle a. Saale, Hannover, Kattowitz, Köln, Magdeburg, Posen und Stettin sowie der Lübeck-Büchener Eisenbahn nach Stationen schweizerischer Eisenbahnen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güter-Verkehr. (G. V.: Generaldirektion der grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen in Karlsruhe.)

Teil II. Heft II G, gültig vom 1. Januar 1899: Frachtsätze für den direkten Güterverkehr zwischen Frankfurt a. M., Gustavsburg, Kastel, Ludwigshafen a. Rh., Mainz, Centralbahnhof, Mannheim Badische Staatsbahn und Mannheim-Neckarvorstadt einerseits und den Stationen der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzbergbahn), der Tössthalbahn, der Sihlthalbahn,

Est Suisse, de Rorschach-Heiden et de l'Union Suisse (y compris les lignes du Toggenbourg et du Wald-Ruti) d'autre part.

Ce tarif annule et remplace le même livret II G du 1er août 1895 et ses suppléments.

Union Belge-Austro-Hongroise. (A. g.: direction royale à Cologne.)

Trafic avec l'Autriche.

IIe partie. Fascicule 1 du 1er avril 1895.

VIIe supplément, valable depuis le 1er janvier 1899: modification aux taxes pour les classes en grande vitesse et les classes I et II par colis isolés — nouvelles taxes réduites du tarif exceptionnel 30 (meubles en bois courbé) — nouvelles taxes réduites du tarif exceptionnel 36 (huitres, etc.) — nouvelles taxes réduites du tarif exceptionnel 42 (houblon) — admission de la station de Taus (chemins de fer de l'Etat) dans le tarif exceptionnel 21 (fer) — admission de la station de Rivage (chemins de fer de l'Etat belge) dans le tarif exceptionnel 34 (marbre) — rectification au tarif.

Trafic avec la Hongrie.

IIe partie. Fascicule 3 du 1er avril 1895.

Ve supplément, valable depuis le 1er janvier 1899: nouvelles taxes pour le transport des marchandises en grande vitesse et par colis isolés — modification des taxes du tarif exceptionnel 8 (grappes de raisins, etc. pour le transport en grande vitesse) — modification partielle des taxes du tarif exceptionnel n° 16 (meubles en bois courbé) — admission de la station de Rivage dans le tarif exceptionnel n° 17 (dalles en pierre et en marbre) — modification des taxes du tarif exceptionnel n° 19 (verrerie en petite vitesse par colis isolés) — rectifications au tarif.

Trafic des marchandises Néerlandais-Italien par le St-Gothard. (A. g.: direction royale à Cologne.)

IIe partie, du 1er mars 1897.

Ier supplément, valable depuis le 1er décembre 1898: additions et modifications au tarif.

der Schweizerischen Südostbahn, der Rorschach-Heiden-Bergbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen (einschliesslich der Toggenburger-Bahn und der Wald-Rüti-Bahn) anderseits.

Hierdurch wird das gleichnamige Heft II G vom 1. August 1895 nebst Nachträgen aufgehoben und ersetzt.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband. (G. V.: königl. Eisenbahndirektion in Köln.)

Verkehr mit Oesterreich.

Teil II. Heft 1 vom 1. April 1895.

Nachtrag VII, gültig vom 1. Januar 1899: Änderung der Frachtsätze für die Eilgutklasse und die Stückgutklassen I und II — anderweite ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 30 (Möbel aus gebogenem Holze) — neue ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 36 (Austern etc. — anderweite ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 42 (Hopfen) — Aufnahme der Station Taus (k. k. Staatsbahn) in den Ausnahmetarif 21 (Eisen) — Aufnahme der Station Rivage (Belg. Staatsbahn) in den Ausnahmetarif 34 (Marmor) — Berichtigung des Tarifs.

Verkehr mit Ungarn.

Teil II. Heft 3 vom 1. April 1895.

Nachtrag V, gültig vom 1. Januar 1899: anderweite Frachtsätze für Eilgut und Stückgüter — Änderung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 8 (Weintrauben etc. bei eilgutmässiger Beförderung) — teilweise Änderung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 16 (Möbel aus gebogenem Holze) — Aufnahme der Station Rivage in den Ausnahmetarif Nr. 17 (Steinplatten und Marmor) — Änderung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 19 (Glaswaren als Frachtstückgut) — Berichtigungen des Tarifs.

Niederländisch-Italienischer Güterverkehr über den Gotthard. (G. V.: königl. Eisenbahndirektion in Köln.)

Teil II vom 1. März 1897.

Nachtrag I, gültig vom 1. Dezember 1898: Ergänzungen und Änderungen des Tarifs.

Union des chemins de fer Rhénans-Westphaliens Austro-Hongrois. (A. g.: direction royale à Cologne.)

IIe partie. Fascicule 3 du 1er février 1898.

Ier supplément, valable depuis le 1er décembre 1898: modifications de taxes pour la classe de la grande vitesse et les classes par colis isolés I et II — modifications des taxes du tarif exceptionnel 12*a*.

IIe supplément, valable depuis le 1er février 1899: tarif exceptionnel 2 pour le transport des bois etc. — tarif exceptionnel modifié 3 pour le transport des minerais etc. — tarif exceptionnel 7 pour le transport des œufs — taxes du tarif exceptionnel 12 pour le transport de certaines marchandises avec certaines relations de station dans le trafic avec l'Allemagne — tarifs exceptionnels modifiés 13 pour le transport du graphite et 15 pour le transport des briques réfractaires — tarif exceptionnel 26 pour le transport de la laine de mouton filée — tarif exceptionnel 31 pour le transport de magnésite — additions et modifications diverses.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband. (G. V.: königl. Eisenbahndirektion in Köln.)

Teil II. Heft 3 vom 1. Februar 1898.

Nachtrag I, gültig vom 1. Dezember 1898: Änderung der Frachtsätze für die Eilgutklasse und die Stückgutklassen I und II — Änderung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 12*a*.

Nachtrag II, gültig vom 1. Februar 1899: Ausnahmetarif 2 für Holz etc. — geänderter Ausnahmetarif 3 für Erze etc. — Ausnahmetarif 7 für Eier — Frachtsätze des Ausnahmetarifs 12 für einzelne Artikel und Stationsverbindungen im Verkehr nach Deutschland — geänderte Ausnahmetarife 13 für Graphit und 15 für Chamotte etc. — Ausnahmetarif 26 für Schafwollgarn — Ausnahmetarif 31 für Magnesit — sonstige Ergänzungen und Änderungen.

Service commun Italien-Suisse. (Edition italienne, publiée par la direction générale des chemins de fer italiens de la Méditerranée à Milan.)

Tarifs, valables depuis le 1er mai 1899: Ire partie, contenant les dispositions réglementaires, les prescriptions générales sur l'application des tarifs, la nomenclature et la classification des marchandises. IIe partie, contenant les listes des stations, les prix de transport et autres frais accessoires.

Italienisch-Schweizerischer Verkehr. (Italienische Ausgabe, veröffentlicht durch die Generaldirektion der italienischen Mittelmeerbahn in Mailand.)

Tarife, gültig vom 1. Mai 1899: Teil I, enthaltend die reglementarischen Bestimmungen, die allgemeinen Vorschriften über die Anwendung des Tarifs, das Güterverzeichnis und die Klassifikation.

Teil II, enthaltend die Stationsverzeichnisse, die Transportpreise und Nebengebühren.

Tarifs pour le transport des marchandises entre l'Italie et la Suisse via Gothard. (A. g.: direction du chemin de fer du Gothard à Lucerne.)

Ire partie. Division A, valable depuis le 1er mai 1899: prescriptions réglementaires.

La présente Ire partie, division A, annule et remplace celle du 1er janvier 1893 et ses suppléments.

Ire partie. Division B, valable depuis le 1er mai 1899: prescriptions générales des tarifs avec classification des marchandises.

La Ire partie, division B, du 1er août 1888 (édition du 1er mars 1891) et ses annexes, sont annulées et remplacées par la présente nouvelle édition.

Schweizerisch-Italienische Gütertarife via Gotthard. (G. V.: Direktion der Gotthardbahn in Luzern.)

Teil I, Abteilung A, gültig vom 1. Mai 1899: reglementarische Bestimmungen.

Hierdurch wird Teil I, Abteilung A, vom 1. Januar 1893 nebst Nachträgen aufgehoben und ersetzt.

Teil I, Abteilung B, gültig vom 1. Mai 1899: allgemeine Tarifvorschriften nebst Warenklassifikation.

Hierdurch wird Teil I, Abteilung B, vom 1. August 1888 samt Nachträgen aufgehoben und ersetzt.

Statistique.

Trafic et recettes des chemins de fer russes en 1898, comparés avec les résultats de 1897[1]).

Désignation des chemins de fer	Longueur exploitée à la fin de l'année comptable *Betriebslänge der Bahnen am Schlusse des Rechnungsjahres* (Les chiffres entre parenthèses ont servi de base au calcul des recettes par verste de longueur de ligne) *(Die Zeffern in Klammern dienen zur Aufrechnung der Ergebnisse pro Werst Bahnlänge)*		Mouvement — *Beförderte* des voyageurs transportés aux conditions du tarif général *Personen nach dem allgemeinen Tarif*		Mouvement — *Beförderte* des marchandises *Fracht-*
	1898	1897	1898	1897	1898
	Verstes *Werst*	Verstes *Werst*	Nombre *Anzahl*	Nombre *Anzahl*	Mille pouds *Tausend Pude*
I. Chemins de fer de l'Etat.					
Baltique et Pskov-Riga	933	933	5 406 088	5 152 129	100 003
Baskountschak	72	72	3 538	3 044	15 053
Catherine	(983) 1 275	980	1 318 246	1 225 119	527 079
Transcaucasien (38 verstes à voie étroite)	1 047	1 047	2 943 617	2 367 667	150 535
Koursk-Kharkov-Sébastopol	1 482	(1 456) 1 482	2 202 461	2 261 604	341 540
Libau-Romny:					
a) Libau-Romny-Kalkouny	(1 301) 1 230	(1 301) 1 230	1 636 221	1 407 691	181 502
b) Niskovka-Korjoukovka	16	16	—	—	6 142
Moscou-Brest	1 032	1 032	2 307 683	1 103 737	152 502
Moscou-Koursk, Moscou-Nijni-Novgorod et Mourom:					
a) Moscou-Koursk	(515) 526	(508) 511	2 676 012	3 084 644	222 879
b) Moscou-Nijni (y compris le chemin de fer de Mourom et le tronçon des Steppes	532	532	2 857 161	2 520 173	167 123
Nicolas	(966) 911	(966) 911	3 495 416	3 501 106	284 872
Perm-Tiumène	1 242	1 242	1 061 248	952 107	86 367
Polessie	(1 442) 1 438	(1 442) 1 438	939 132	831 657	138 115
Vistule	(1 215) 1 237	(1 047) 1 133	2 586 712	2 396 468	235 591
Riga-Orel (y compris la ligne Riga-Touckoum)	1 184	1 184	4 643 463	4 288 338	236 912
Samara-Slatoust (y compris la ligne d'Orenbourg)	(1 430) 1 490	(1 413) 1 418	1 195 682	949 079	101 086
St-Pétersbourg-Varsovie	1 243	1 243	3 601 411	3 329 195	140 284
Ouest-Central sibérien	2 138	1 331	735 775	553 083	36 907
Sysrane-Viasma	(1 308) 1 307	1 305	1 207 607	1 422 921	179 712
Kharkov-Nicolaiev	1 193	(1 168) 1 193	2 066 919	2 169 536	254 127
Chemins de fer du Sud-Ouest avec la ligne de Fastovo	3 672	(3 658) 3 672	5 553 762	5 432 724	418 894
Total	24 813 25 200	23 746 23 905	48 438 154	45 907 022	3 977 225

[1]) Communication du directeur-gérant de l'union russe pour les relations internationales par chemins de fer. Les renseignements pour 1896/1897 se trouvent au B. 1898 p. 430.

Digitized by Google

Statistische Nachrichten.

Frequenz und Einnahmen der russischen Eisenbahnen im Jahre 1898, verglichen mit den Ergebnissen von 1897[1]).

chandises *güter*	Recettes — *Einnahmen* totales *Überhaupt*		par verste de longueur de ligne *pro Werst Bahnlänge*		Augmentation (+) ou diminution (−) des recettes par verste de longueur de ligne en % année 1898 comparée à 1897 *Vermehrung (+), Verminderung (−) der Einnahmen pro Werst Bahnlänge in Prozenten im Jahre 1898 gegenüber dem Jahre 1897*	*Bezeichnung der Eisenbahnen*
1897	1898	1897	1898	1897		
Mille pouds *Tausend Poude*	Roubles *Rubel*	Roubles *Rubel*	Roubles *Rubel*	Roubles *Rubel*		
						I. Staats-Eisenbahnen.
92 189	8 306 314	7 755 677	8 903	8 313	+ 7,1	Baltische und Pskow-Rigaer.
12 504	453 257	387 655	6 295	5 384	+ 17,0	Baskuntschaker.
474 000	21 285 613	19 851 561	21 720	20 257	+ 7,2	Jekaterinen.
134 314	19 870 815	21 393 572	18 979	20 433	− 7,1	Transkaukasische (38 Werst schmalspurig).
313 028	21 079 520	20 062 495	14 224	13 779	+ 3,2	Kursk-Charkow-Sewastopoler
165 218	13 765 769	12 811 972	10 581	9 848	+ 7,4	Libau-Romnyer: a) Libau-Romny-Kalkuhnen.
5 911	51 985	47 774	3 249	2 986	+ 8,8	b) Niskowka-Korjukowka.
147 141	15 046 893	14 680 344	14 580	14 225	+ 2,5	Moskau-Brester.
197 786	15 777 207	15 323 561	30 635	30 164	+ 1,6	Mosk.-Kursker, Mosk.-Nishni-Nowgoroder und Muromer: a) Moskau-Kursker.
161 545	13 692 621	13 748 442	25 738	25 843	— 0,4	b) Moskau-Nishni mit der Muromer und Stepp. Teilstrecke.
286 862	29 709 841	31 941 743	32 792	35 256	− 7,0	Nicolai.
76 907	8 538 778	7 607 703	6 875	6 125	+ 12,3	Perm-Tjumener.
127 758	12 447 077	11 782 942	8 632	8 171	+ 5,6	Polessier.
230 756	11 525 579	11 098 657	9 486	10 600	− 10,5	Weichselbahnen.
225 072	14 016 599	14 482 955	11 838	12 232	— 3,2	Riga-Oreler (mit der Riga-Tuckumer).
93 183	14 242 367	11 791 382	9 960	8 345	+ 19,4	Samara-Slatouster (mit der Orenburger).
132 186	17 385 911	16 784 108	13 987	13 503	+ 3,6	St. Petersburg-Warschauer.
25 166	8 614 187	5 794 223	4 029	4 353	— 7,4	West-Mittelsibirische.
154 497	15 634 467	14 847 963	11 980	11 378	+ 5,3	Sysran-Wjasmaer.
227 198	13 648 664	12 381 252	11 441	10 600	+ 8,0	Charkow-Nicolajewer.
384 949	45 247 021	40 351 112	12 322	11 031	+ 11,7	Südwestbahnen mit der Fastower.
3 668 170	320 340 485	304 927 093	12 910	12 841	+ 0,5	Summa.

[1]) *Mitgeteilt vom geschäftsführenden Direktor des Vereins russischer Eisenbahnverwaltungen für den internationalen Verkehr. Die Nachweisungen pro 1896/1897 s. Z. 1898 S. 430.*

Désignation des chemins de fer	Longueur exploitée à la fin de l'année comptable — *Betriebslänge der Bahnen am Schlusse des Rechnungsjahres* (Les chiffres entre parenthèses ont servi de base au calcul des recettes par verste de longueur de ligne) *(Die Ziffern in Klammern dienen zur Ausrechnung der Ergebnisse pro Werst Bahnlänge)*		Mouvement — *Befördert*		
			des voyageurs transportés aux conditions du tarif général *Personen nach dem allgemeinen Tarif*		des mar- *Fracht-*
	1898	1897	1898	1897	1898
	Verstes *Werst*	Verstes *Werst*	Nombre *Anzahl*	Nombre *Anzahl*	Mille pouds *Tausend Pouds*
II. Chemins de fer privés.					
Varsovie-Vienne (écartement étranger)	463	463	3 869 454	3 590 772	306 544
Vladicaucase	1 365	1 365	1 800 281	1 777 168	134 849
Ivangorod-Dombrovo	452	452	1 087 406	979 171	174 436
Chemin de fer industriel de Lods (écartement étranger)	26	26	683 481	613 801	82 121
Moscou-Windau-Rybinsk avec le chemin de fer Novgorod (157 verstes à voie étroite	(787) 825	(483) 772	770 975	603 328	70 138
Moscou-Kazan:					
a) Moscou-Riazan	(289) 292	289	2 495 601	2 205 622	198 542
b) Riazan-Kazan	(927) 1 354	(921) 923	527 642	409 656	29 942
Moscou-Kiev-Voronège (618 verstes à voie étroite)	(1 497) 1 554	(1 322) 1 489	1 943 768	1 772 666	172 672
Moscou-Jaroslav-Arkhangel:					
a) Moscou-Jaroslav-Kostroma avec le tronçon Chouisko-Ivanovo	(659) 815	622	3 248 471	2 878 378	140 562
b) Jaroslav-Vologda (à voie étroite)	201	201	329 279	214 748	9 743
c) Vologda-Arkhangel (à voie étroite)	(115) 600	–			
Riazan-Oural (662 verstes à voie étroite)	(2 711) 2 726	2 595	2 103 627	1 641 300	256 385
Chemins de fer du Sud-Est	(3 358) 3 453	(3 065) 3 348	3 579 267	3 016 032	471 426
Total	(12 850) 14 126	(11 804) 12 545	22 439 252	19 702 642	2 047 360

Observation: Pour obtenir les chiffres relatifs aux chemins de fer de Libau-Romny et de Polessie, il a été ajouté à la longueur de leur propre réseau les longueurs des tronçons co-exploités d'autres chemins de fer, savoir: *a)* au chemin de fer de Libau-Romny le tronçon Wileika-Koschedari (71 verstes) du chemin de fer St-Pétersbourg-Varsovie; *b)* au chemin de fer de Polessie le tronçon Homel-Novobelitzi (4 verstes) du chemin de fer de Libau-Romny.

Digitized by Google

chandises *güter*	Recettes — *Einnahmen* totales *überhaupt*		par verste de longueur de ligne *pro Werst Bahnlänge*		Augmentation (+) ou diminution (—) des recettes par verste de longueur de ligne en % Année 1898 comparée à 1897 *Vermehrung (+), Verminderung (—) der Einnahmen pro Werst Bahnlänge in Prozenten im Jahre 1898 gegenüber dem Jahre 1897*	*Bezeichnung der Eisenbahnen*
1897	1898	1897	1898	1897		
Mille pouds *Tausend Pouds*	Roubles *Rubel*	Roubles *Rubel*	Roubles *Rubel*	Roubles *Rubel*		
						II. Privat-Eisenbahnen.
288 310	16 443 500	15 468 759	35 515	23 410	+ 6,3	Warschau-Wiener (ausländ. Spurweite).
135 305	15 397 176	15 186 327	11 280	11 126	+ 1,4	Wladikawkaser.
148 552	6 786 026	5 942 631	15 013	13 147	+ 14,2	Iwangorod-Dombrowoer.
75 923	1 459 139	1 342 692	56 121	51 642	+ 8,7	Lodzer Fabrikbahn (ausland. Spurweite).
50 459	5 915 474	4 505 261	7 516	9 328	— 19,4	Moskau-Windau-Rybinsker mit der Nowgoroder (157 W. schmalspurig).
						Moskau-Kasaner:
210 305	10 879 865	11 157 925	37 647	38 609		a) Moskau-Rjasan.
31 331	3 626 076	3 445 155	3 912	3 741		b) Rjasan-Kasan.
147 677	12 336 615	10 565 896	8 241	7 992	+ 3,1	Moskau-Kiew-Woronescher (618 Werst schmalspurig).
						Moskau-Jaroslaw-Archangel:
119 599	9 624 672	8 852 088	14 605	14 232	+ 2,6	a) Moskau-Jaroslaw-Kostroma mit der Schuisko-Iwanowo-Teilstrecke.
11 539	1 339 893	964 537	4 240	4 799	— 11,6	b) Jaroslaw-Wologda (schmalspurig). c) Wologda-Archangel (schmalspurig).
243 336	21 073 415	20 001 778	7 773	7 708	+ 0,9	Rjasan-Uralsker (662 Werst (schmalspurig).
432 036	32 327 205	30 085 026	9 627	9 816	— 1,9	Südostbahnen.
1 894 372	137 209 056	127 518 075	10 678	10 803	— 1,2	Summa.

Anmerkung: *Zur Ermittlung der Daten für die Libau-Romnyer und Polessier Eisenbahnen sind zur Länge ihrer eigenen Bahnstrecken auch noch die Längen der zur gemeinschaftlichen Benutzung überlassenen Teilstrecken anderer Bahnen hinzugerechnet worden, und zwar:* a) *bei der Libau-Romnyer Bahn die Teilstrecke Wileika-Koschedari (71 Werst) der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn,* b) *bei den Polessier Bahnen die Teilstrecke Homel-Nowobelitsi (4 Werst) der Libau-Romnyer Bahn.*

Juli 1899.

Zeitschrift

für den

Internationalen Eisenbahntransport

herausgegeben

von dem Central-Amt in Bern.

N° 7.

VII. Jahrgang.

ABONNEMENTS

UN AN (12 fascicules):

Suisse . . . . . frs 8.50
Pour tous les autres pays de l'Europe . . . . . » 10.—

SIX MOIS (6 fascicules):

Suisse . . . . . frs. 4.25
Pour tous les autres pays de l'Europe . . . . . » 5.—

Les abonnements sont reçus à l'*administration du bulletin* de l'office central des transports internationaux par chemins de fer, ainsi que dans les *bureaux de poste* et les *librairies* de tous les pays (*à Paris*: librairies *Chaix* et *Le Soudier*). — On est prié d'adresser les paiements à l'administration: *Imprimerie Stämpfli & Cie.* à *Berne*.

Sommaire. Convention internationale: Modifications à la liste des chemins de fer, p. 437. — **Lois et mesures administratives:** Liste des objets auxquels la Convention internationale n'est pas applicable, p. 438. Convention spéciale conclue entre l'Allemagne et le Luxembourg pour faciliter le transport réciproque des objets admis conditionnellement au transport, p. 440. — **Etudes:** Histoire des chemins de fer de la monarchie austro-hongroise, p. 440. Les chemins de fer italiens, p. 440. — **Questions traitées par l'office central,** p. 476. — **Jurisprudence dans les différents Etats,** p. 476. — **Nouvelles diverses,** p. 484. — **Bibliographie,** p. 485. — **Nouveaux tarifs et suppléments de tarifs,** p. 487. — **Statistique,** p. 491

Abonnemente.

Für ein Jahr (12 Hefte):

Für die Schweiz . . . . . Fr. 8.50
Für alle übrigen europäischen Länder . . . . . » 10.—

Für ein halbes Jahr (6 Hefte):

Für die Schweiz . . . . . Fr. 4.25
Für alle übrigen europäischen Länder . . . . . » 5.—

Abonnemente nehmen entgegen: die *Expedition der Zeitschrift* für den internationalen Eisenbahntransport, sowie die *Postämter* und *Buchhandlungen* aller Länder (in *Paris* die Buchhandlungen *Chaix* und *Le Soudier*). — Zahlungen für Abonnemente bittet man per Postmandat an die Expedition: *Buchdruckerei Stämpfli & Cie.* in *Bern*, zu senden.

Inhaltsverzeichnis. Internationales Uebereinkommen: Änderungen in der Liste der Eisenbahnen, S. 437. — **Gesetze und Vollzugsverordnungen:** Verzeichnis der Gegenstände, auf welche das internationale Uebereinkommen keine Anwendung findet, S. 438; Erleichternde Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und Luxemburgs rücksichtlich der bedingungsweise zu befördernden Gegenstände, S. 440. — **Abhandlungen:** Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie, S. 440. Die italienischen Eisenbahnen, S. 440. — **Aus dem Geschäftskreise des Central-Amts,** S. 476. — **Rechtsprechung in den verschiedenen Staaten,** S. 476. — **Verschiedene Mitteilungen,** S. 484. — **Bücherschau,** S. 485. — **Neue Tarife und Tarifnachträge,** S. 487. — **Statistische Nachrichten,** S. 491

Convention internationale.

Modifications à la liste des chemins de fer.

Pays-Bas. Par note du 24 juin 1899, le ministère du waterstaat, du commerce et de l'industrie, à la Haye, a informé l'office central que la *ligne de chemin de fer, raccordant le tronçon Rotterdam (Meuse)-Capelle à celui de Rotterdam (D. P.)-Schiedam*, a été ouverte à l'exploitation le 1er mai 1899. Elle est exploitée par la *compagnie du chemin de fer Hollandais* et co-exploitée par la *compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'Etat néerlandais*, et soumise à la convention internationale du 14 octobre 1890 sur le transport de marchandises par chemins de fer.

L'inscription de cette ligne dans la liste des chemins de fer régis par ladite convention n'est pas nécessaire, la compagnie exploitante figurant déjà sur cette liste (Ve édition du 1er janvier 1898,

Internationales Uebereinkommen.

Änderungen in der Liste der Eisenbahnen.

Niederlande. Mit Note vom 24. Juni 1899 hat das Ministerium für Wasserbauten, Handel und Industrie im Haag dem Central-Amte zur Kenntnis gebracht, dass die *Verbindungsbahn zwischen den Strecken Rotterdam (Maas)-Capelle und Rotterdam (D. P.)-Schiedam* am 1. Mai 1899 eröffnet worden ist. Sie wird durch die *Holländische Eisenbahn-Gesellschaft* betrieben und von der *Gesellschaft zum Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen* mitbetrieben und ist dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 unterstellt.

Die Eintragung dieser Linie in die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das genannte Uebereinkommen Anwendung findet, ist nicht erforderlich, weil die Betriebs-Gesellschaft in dieser Liste (V. Aus-

Pays-Bas A. 2), et les lignes exploitées par elle n'étant pas nominativement désignées.

Pour le même motif, l'entrée effective de la nouvelle ligne dans le service des transports internationaux doit être comptée du jour de son ouverture au trafic. (Circulaire n° 171 du 3 juillet 1899.)

Hongrie. Par ordre du ministre royal hongrois du commerce, l'inspection générale royale des chemins de fer et de la navigation, à Budapest, a fait savoir à l'office central, par note du 23 juin 1899, que la *ligne Vésztö-Kötegyán-Hollód*, d'une longueur de 82 km 279, ouverte à l'exploitation le 9 juin 1899, et faisant partie des *chemins de fer d'intérêt local réunis de la région de Mátra-Körös*, exploités par l'administration des chemins de fer de l'Etat hongrois, doit être soumise à la convention internationale du 14 octobre 1890 sur le transport de marchandises par chemins de fer.

Les chemins de fer d'intérêt local réunis de la région de Mátra-Körös étant déjà soumis au régime de la convention (voir circulaire de l'office central n° 167 du 29 avril 1899) et faisant d'ailleurs partie du réseau exploité par l'administration des chemins de fer de l'Etat hongrois (voir liste des lignes de chemins de fer auxquelles s'applique la convention internationale, V° édition du 1er janvier 1898, sous la rubrique Hongrie, chiffre 1), une modification à ladite liste n'est pas nécessaire. Pour le même motif, l'entrée effective du nouveau tronçon dans le service des transports internationaux doit être comptée du jour de son ouverture au trafic. (Circulaire n° 170 du 1er juillet 1899.)

gabe vom 1. Januar 1898, Niederlande A. 2) bereits aufgeführt ist, und die von ihr betriebenen Linien nicht namentlich angegeben sind.

Aus dem gleichen Grunde ist der Eintritt der neuen Strecke in den internationalen Transportdienst vom Tage ihrer Betriebseröffnung an zu rechnen. (Cirkular Nr. 171 vom 3. Juli 1899.)

Ungarn. Im Auftrage des königlich ungarischen Handelsministers hat die kgl. ungarische Generalinspektion für Eisenbahnen und Schiffahrt in Budapest mit Note vom 23. Juni 1899 dem Central-Amt mitgeteilt, dass die am 9. Juni 1899 eröffnete und 82,279 km lange *Linie Vésztö-Kötegyán-Hollód* der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden *vereinigten Lokalbahnen der Mátra-Körösgegend* dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 unterstellt worden ist.

Da die vereinigten Lokalbahnen der Mátra-Körösgegend dem Uebereinkommen als Ganzes bereits unterstehen (zu vergleichen das Kreisschreiben des Central-Amts Nr. 167 vom 29. April 1899) und im übrigen im Betriebsnetz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen inbegriffen sind (Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen Anwendung findet, V. Ausgabe vom 1. Januar 1898, unter Ungarn, Ziffer 1), so ist eine Änderung in der Liste nicht erforderlich. Aus dem gleichen Grunde ist der Eintritt der neuen Strecke in den internationalen Transportdienst vom Tage ihrer Betriebseröffnung an zu rechnen. (Cirkular Nr. 170 vom 1. Juli 1899.)

Lois et mesures administratives.

Liste des objets auxquels la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer n'est pas applicable.

(Convention internationale, art. 2.)

XIV° supplément

(du 6 juillet 1899).

Objets dont le transport est interdit par mesure d'ordre public sur le territoire de l'un des Etats à traverser.

Gesetze und Vollzugsverordnungen.

Verzeichnis der Gegenstände, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr keine Anwendung findet.

(Art. 2 des Internationalen Uebereinkommens.)

XIV. Nachtrag

(vom 6. Juli 1899).

Gegenstände, deren Beförderung auch nur auf einem der am Transporte beteiligten Gebiete aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist.

Autriche et Hongrie.

Arrêté des ministères de l'intérieur, du commerce et des finances, du 6 juin 1899.

(Inséré sous le n° 99 dans la feuille XL du Reichsgesetz-Blatt du 6 juin 1899.)

En raison des cas de peste qui ont été constatés à Alexandrie, et en vue d'empêcher la propagation de l'épidémie qui sévit en Egypte, sont interdits, d'accord avec le gouvernement hongrois, l'importation et le transit des objets suivants en provenance de l'Egypte:

1° Les linges de corps en état d'usage, les vêtements portés et usagés (effets servant à l'usage personnel), la literie en état d'usage.

Lorsque ces objets sont transportés comme bagages ou par suite de changement de domicile comme effets de déménagement, ils sont soumis, au passage de la frontière, aux dispositions spéciales sur la revision et le traitement par la police sanitaire.

2° Les drilles et chiffons, y compris les drilles comprimées à la presse hydraulique, transportés en balles comme articles de commerce.

3° Les sacs, tapis et articles de broderies en état d'usage.

4° Les cuirs et peaux bruts, verts, ainsi que les cuirs et peaux incomplètement séchés à l'air, non chaulés, ni traités à la chaux, à l'arsenic ou autrement.

5° Les produits d'animaux bruts à l'état frais (brut) tels que: os, onglons, sabots, vessies et boyaux à l'état frais, non séchés ni salés, lorsque les articles susnommés ont le caractère de déchets d'animaux; en outre les poils et crins.

6° Les cheveux humains.

Le transit des marchandises et objets précités, lorsque leur entrée est autorisée dans les pays étrangers de transit ou d'importation voisins, n'est admis que s'ils sont emballés et transportés en wagons fermés, de manière à éviter toute manipulation en cours de transit.

Suisse.

Arrêté du conseil fédéral du 2 juin 1899.

Art. 1er. Les dispositions de l'arrêté du conseil fédéral, du 11 mai 1897, concernant l'entrée et le

Oesterreich und Ungarn.

Verordnung der Ministerien des Innern, des Handels und der Finanzen vom 6. Juni 1899.

(Enthalten in dem am 6. Juni 1899 ausgegebenen XL. Stücke des Reichsgesetz-Blattes unter Nr. 99.)

Aus Anlass der in Alexandrien vorgekommenen Pestfälle wird zum Zwecke der Verhütung der Einschleppung der Pest aus Ägypten im Einvernehmen mit der kgl. ungarischen Regierung die Ein- und Durchfuhr nachbezeichneter Waren oder Gegenstände aus Ägypten verboten:

1. Gebrauchte Leibwäsche, abgenützte und getragene Kleidungsstücke (Effekten zum persönlichen Gebrauche), benütztes Bettzeug.

Sofern diese Gegenstände als Reisegepäck oder infolge eines Domizilwechsels als Übersiedlungseffekten befördert werden, unterliegen sie den besonderen Bestimmungen über sanitätspolizeiliche Revision und Behandlung beim Grenzübertritte.

2. Hadern und Lumpen mit Inbegriff der unter hydraulischem Drucke zusammengepressten Hadern, welche als Handelsartikel in Ballen befördert werden.

3. Gebrauchte Säcke, Teppiche und Stickereien in benütztem Zustande.

4. Grüne, ferner nicht vollständig lufttrockene oder ungekalkte oder nicht mit Gips, Arsen oder anderweitig präparierte rohe Häute und Felle.

5. Frische (rohe) tierische Rohprodukte, wie Knochen, Klauen, Hufe, Blasen, Därme in frischem, nicht getrocknetem oder nicht gesalzenem Zustande, sofern sich die genannten Artikel als tierische Abfälle darstellen: weiter Haare und Borsten.

6. Menschenhaare.

Die Durchfuhr der aufgezählten Waren oder Gegenstände ist, falls die Bewilligung zur Einfuhr in das benachbarte ausländische Durchzugs-, beziehungsweise Einfuhrgebiet nachgewiesen ist, nur zulässig, wenn sie unter Raumverschluss derartig verpackt sind, dass jede Manipulation mit denselben unterwegs unmöglich ist.

Schweiz.

Bundesratsbeschluss vom 2. Juni 1899.

Art. 1. Die Stadt Alexandrien in Ägypten wird als pestverseucht erklärt. Die Bestimmungen des

transit de certains objets et marchandises provenant de circonscriptions contaminées par la peste[1]), doivent être également appliquées aux provenances du port d'Alexandrie d'Egypte.

Art. 2. Le présent arrêté entre immédiatement en vigueur.

Bundesratsbeschlusses vom 11. Mai 1897, betreffend Einfuhrverbot von verdächtigen Waren aus pestverseuchten Gegenden[1]), sind daher auch gegen die Provenienzen aus dem Hafen von Alexandrien anzuwenden.

Art. 2. Dieser Beschluss tritt sofort in Kraft.

Convention spéciale

conclue entre l'Allemagne et le Luxembourg pour faciliter le transport réciproque, sur les lignes de chemins de fer des deux pays, des objets admis conditionnellement au transport.[2])

Les modifications apportées à l'annexe B du règlement de transport pour les chemins de fer d'Allemagne et publiées par le chancelier de l'empire le 22 janvier 1899 (B. 1899 p. 81), sont également applicables au trafic entre le Luxembourg et l'Allemagne, le gouvernement grand-ducal ayant donné l'approbation prévue dans la convention spéciale conclue avec l'Allemagne à ce sujet. (Deutsches Reichs-Gesetzblatt 1899 p. 314.)

Erleichternde Vorschriften

für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und Luxemburgs rücksichtlich der bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände.[2])

Die in der Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 22. Januar d. J. (Z. 1899 S. 81) veröffentlichten Änderungen der Anlage B zur Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands finden, nachdem die grossherzoglich luxemburgische Regierung auf Grund der mit ihr getroffenen Vereinbarung ihnen zugestimmt hat, auch im deutsch-luxemburgischen Wechselverkehr Anwendung. (Reichs-Gesetzblatt 1899 S. 314.)

Etudes.

Histoire des chemins de fer de la monarchie austro-hongroise[3]).

Alors commença la *deuxième période*, celle de la construction par l'Etat des nouveaux chemins de fer. La direction générale à la tête de laquelle fut placé le rapporteur en matière d'affaires de chemins de fer au conseil aulique des constructions, Francisconi, fut chargée de l'exécution des travaux, c'est-à-dire de l'élaboration des projets, de l'acquisition des terrains, des travaux et de leur surveillance, ainsi que du contrôle sur l'entretien et l'exploitation. C'est à elle qu'étaient transmises, pour solution immédiate, toutes les affaires qui n'étaient pas spécialement réservées à l'autorité supérieure, et lorsque, pour des raisons d'urgence, ces affaires réservées ne devaient subir aucun retard, elles devaient également lui être soumises

[1]) B. 1897 p. 407.

[2]) B. 1893 p. 231, 376; 1894 p. 73; 1895 p. 134, 374; 1896 p. 285, 374; 1898 p. 306, 579.

[3]) Voir bulletin de mai, p. 305, et de juin, p. 386.

Abhandlungen.

Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie[3]).

So begann die *zweite Periode*, diejenige des Staatsbaues der neuen Eisenbahnen. Der Generaldirektion, an deren Spitze der Referent in Eisenbahnangelegenheiten im Hofbaurat, Francisconi, gestellt wurde, wurde die Bauausführung, d. h. die Projektsverfassung, Grundeinlösung, die Besorgung und beziehungsweise Überwachung der Bauten, die Aufsicht über die Bahnerhaltung und den Betrieb übertragen. Ihr waren alle jene Gegenstände zur unmittelbaren Erledigung überwiesen, welche nicht ausdrücklich der höheren Genehmigung vorbehalten waren; und auch bei Geschäften der letztern Art sollte ihr die abschliessliche Behandlung unter Vorbehalt nachträglicher Genehmigung zukommen, wenn deren Dringlichkeit einen Aufschub nicht

[1]) Z. 1897 S. 407.

[2]) Z. 1893 S. 213, 348; 1894 S. 73; 1895 S. 135, 370; 1896 S. 293, 385; 1898 S. 306, 579.

[3]) Siehe auch Maiheft, S. 305, und Juniheft, S. 386.

pour être résolues, sous réserve toutefois d'approbation ultérieure. L'exécution des travaux proprement dits fut confiée à des divisions d'ingénieurs, chargées de tronçons de 150 km, avec sections de construction de 23 à 30 km, et à des divisions spéciales pour les bâtiments. M. de Buschman relève comme avantage particulier de cette organisation et de son maintien le fait qu'elle permit de traiter et de liquider verbalement la plupart des questions et d'éviter en conséquence toute correspondance étendue.

Dans le royaume lombardo-vénitien, la direction générale était exceptionnellement remplacée par des commissaires royaux.

Une inspection spéciale dépendant de la direction générale était chargée de l'organisation et de la surveillance de l'exploitation des lignes, exploitation qui — ainsi que nous l'avons rappelé plus haut — devait être laissée à l'initiative privée. De nouveau, on posa la question de savoir si l'exploitation en régie par l'Etat ne serait pas préférable, mais une fois de plus elle fut résolue dans le sens négatif. Il résulta toutefois de ces discussions que l'Etat décida de se charger lui-même, en plus de l'exécution des travaux, de l'acquisition et de la fourniture du matériel roulant. Les compagnies fermières de l'exploitation furent, pour l'une des parties du réseau des lignes de l'Etat, le chemin de fer Vienne-Gloggnitz, et pour l'autre, le chemin de fer du Nord Empereur Ferdinand, mais l'administration de l'Etat conserva dans ses attributions la fixation des prix des tarifs pour le transport des voyageurs et des marchandises, le règlement du transport des envois postaux et les dispositions sur le nombre et les horaires des trains. Les recettes brutes de l'exploitation devaient être versées à l'Etat, qui bonifiait aux compagnies fermières les dépenses d'exploitation, ainsi que les frais d'entretien des lignes et du matériel, d'après les prix normaux stipulés dans les contrats. Les dépenses provenant de dégâts causés par des phénomènes atmosphériques ou les réparations des installations par suite de défectuosité des essieux ou des roues, ainsi que celles résultant d'essais faits par l'administration devaient être remboursées aux compagnies fermières contre présentation des comptes y relatifs.

gestattete. Die eigentliche Bauausführung war Ingenieurabteilungen anvertraut, mit Baustrecken bis zu 150 km für jede Abteilung, und mit Bausektionen von durchschnittlich 23—30 km, und besonderen Abteilungen für den Hochbau. Als einen besonderen Vorteil dieser Organisation und deren Handhabung hebt Herr von Buschman hervor, dass sie gestattete, die meisten Fragen mündlich zu behandeln und zu erledigen und so jedes weitläufige Schreibwerk zu vermeiden.

Ausnahmsweise war im lombardisch-venezianischen Königreich die Generaldirektion durch landesfürstliche Kommissäre vertreten.

Einem besonderen Inspektorat bei der Generaldirektion war die Organisation und Überwachung des Bahnbetriebes anvertraut, der, wie bereits erwähnt, Privatunternehmern überlassen werden sollte. Indessen wurde die Frage, ob nicht der Regiebetrieb des Staates vorzuziehen sei, neuerdings aufgegriffen, aber auch nochmals verneint. Nur hatten die darüber gepflogenen Erörterungen zur Folge, dass der Staat sich entschloss, neben der Ausführung des Bahnbaues auch die Beschaffung und Beistellung des Rollmaterials auf sich zu nehmen. Betriebspächter wurden die Wien-Gloggnitzer Bahn für den einen, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn für den andern Teil der Staatsbahnlinien, wobei der Entscheidung der Staatsverwaltung die Festsetzung der Preistarife für die Personen- und Güterbeförderung, die Vorschriften für den Transport der Postsendungen und die Bestimmungen über Zahl und Fahrzeiten der Züge vorbehalten wurden. Die Bruttoeinnahmen des Betriebes waren an den Staat abzuliefern, welcher den Pachtgesellschaften die Betriebskosten, sowie die Kosten der Unterhaltung von Bahn und Material auf Grund von vertraglich festgesetzten Normalsätzen vergütete. Auslagen aus Anlass von Naturereignissen oder für Reparaturen am Bahnfundus, die durch Unvollkommenheit der Achsen oder Räder notwendig wurden, oder infolge von der Staatsverwaltung vorzunehmender Versuche, waren den Pachtgesellschaften gegen Vorlage der Rechnungen zu vergüten.

C'est dans cette deuxième période que fut promulguée la loi sur la police des chemins de fer du 30 janvier 1847, prescrivant l'organisation du droit de surveillance officielle sur les chemins de fer. Cette loi fut d'abord mise à l'essai pendant trois ans, puis renouvelée pour une seconde période de trois ans: ses dispositions essentielles passèrent ensuite dans le règlement d'exploitation de 1851, qui est encore actuellement en vigueur.

A cette époque remonte également la fondation des caisses de pensions pour les employés des lignes privées, mais le chemin de fer du Nord Empereur Ferdinand avait déjà pris les devants dans cette voie en décidant, dès le 30 mars 1844, de verser annuellement une somme de 4000 florins dans une caisse de cette nature.

La crainte, d'une part, que l'établissement d'autres lignes privées pourrait détruire l'harmonie du réseau des chemins de fer de l'Etat en voie de construction, et, d'autre part, la considération que le marché financier ne serait plus à même de satisfaire aux demandes que pourraient faire naitre des spéculations récentes dans le domaine des chemins de fer, provoquèrent le rescrit impériale du 10 juillet 1845, par laquelle «en prévision de l'époque probable à laquelle les lignes principales du réseau de l'Etat seraient terminées» aucune autorisation ne devait être accordée pour entreprendre la construction d'un chemin de fer privé et toute démarche dans ce sens devait être repoussée, ce qui n'affecta pas moins de 16 demandes de concession en voie de discussion et les arrêta dans leur développement.

Cette mesure ne put, il est vrai, arrêter la crise qui, partie d'Angleterre, effleura aussi, en 1845, l'Autriche, où il restait encore, sur beaucoup de titres de chemins de fer en circulation, des versements très importants à effectuer, alors que par suite de désordres politiques qui commençaient à éclater, la situation du marché financier se trouvait déjà fort gênée. Le gouvernement fut donc obligé d'aider ce dernier en créant une caisse de crédit dont le but était d'acquérir à leur valeur réelle les actions de compagnies de chemins de fer indigènes; l'Etat devint donc, par le fait de l'acquisition de ces titres, copropriétaire très important de

In diese zweite Periode fällt der Erlass des Bahnpolizeigesetzes vom 30. Januar 1847, auf Grund dessen die Organisation des staatlichen Aufsichtsrechtes über die Eisenbahnen zu erfolgen hatte. Dieses Gesetz wurde zunächst probeweise für 3 Jahre erlassen und auch einmal erneuert: sein wesentlicher Inhalt ist dann in die Betriebsordnung von 1851 übergegangen, welche noch in Kraft steht.

In diese Zeit fiel auch die Gründung der Pensionsinstitute für die Angestellten der Privatbahnen, in welcher Richtung die Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorausging, die am 30. März 1844 die Zuwendung eines jährlichen Beitrages von 4000 fl. an eine solche Kasse beschloss.

Die Befürchtung, dass durch die Erstellung von weiteren Privatlinien die Harmonie des in Bau genommenen Staatsbahnnetzes gestört werden könnte, auf der einen und die Betrachtung auf der andern Seite, dass der Geldmarkt den Ansprüchen nicht mehr zu genügen vermöchte, welche neuerliche Spekulationen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens zeitigen könnten, veranlasste das kaiserliche Handschreiben vom 10. Juli 1845, durch welches «im Hinblick auf den mutmasslichen Zeitpunkt, bis zu dem die Hauptlinien der Staatseisenbahnen hergestellt sein werden», keine Bewilligung zur Erbauung einer Privateisenbahn erteilt und jedes darauf abzielende Einschreiten zurückgewiesen werden solle, wodurch nicht weniger als sechzehn eben im Zuge begriffene Konzessionsverhandlungen betroffen und in ihrem Fortgange aufgehalten wurden.

Diese Massnahme vermochte freilich die Krisis nicht aufzuhalten, die, von England ausgehend, 1845 auch Oesterreich streifte, wo auf viele der im Verkehr befindlichen Eisenbahnpapiere noch sehr bedeutende Einzahlungen zu leisten waren, während infolge beginnender politischer Wirren die Lage des Geldmarktes sonst schon eine schwierige war. Die Regierung musste diesem in der Art zu Hülfe kommen, dass sie eine Kreditkasse gründete, welche den Zweck haben sollte, Aktien heimischer Eisenbahngesellschaften zu ihrem wahren Werte anzukaufen, was den weiteren Erfolg hatte, dass der so erworbene Aktienbesitz

ces entreprises privées et prépara ainsi la voie à leur rachat ultérieur.

Lorsqu'en 1848 un ministère responsable remplaça la chancellerie aulique et la chambre des finances réunies, les chemins de fer furent placés dans les attributions du ministre des travaux publics, puis dans celles du ministre pour le commerce, l'industrie et les travaux publics, dont le poste fut ensuite créé. La direction générale fut supprimée en 1849 et remplacée par deux divisions créées au ministère, l'une pour la construction, l'autre pour l'exploitation. Des commissaires du gouvernement furent chargés du contrôle de l'exploitation et du service financier du réseau de l'Etat et des chemins de fer privés. Les contrats d'affermage de l'exploitation qui expiraient en 1849 ne furent pas renouvelés, d'une part, à cause des reproches graves qu'on faisait aux compagnies d'exploitation de ne tenir aucun compte ou de ne s'occuper qu'insuffisamment des intérêts et des désirs légitimes du public et, d'autre part, parce que les résultats financiers de l'exploitation affermée étaient restés bien au-dessous de tout ce qu'on pouvait en attendre. Pendant la période d'affermage, en effet, les dépenses d'exploitation s'étaient élevées sur le chemin de fer du Sud à 85,2 pour cent des recettes brutes, et sur le chemin de fer Nord de l'Etat elles avaient même atteint 95,6 pour cent, sans parler des prétentions élevées par les fermiers de l'exploitation, au sujet desquelles une solution n'était pas encore intervenue, et qui menaçaient de réduire encore la maigre part dans les bénéfices revenant à l'Etat. En même temps on prépara le rachat par l'Etat des chemins de fer privés en commençant par l'acquisition du chemin de fer d'intérêt local hongrois, qui se trouvait alors dans des difficultés financières considérables.

Ces transformations provoquèrent nécessairement des modifications dans l'administration des chemins de fer de l'Etat. Nous ne parlerons point de cette réorganisation ni des nombreuses autres qui furent entreprises plus tard; on cherchait à résoudre la question s'il serait préférable et plus avantageux de confier la direction supérieure à des divisions du ministère, ou de la remettre à une

dem Staate ein sehr belangreiches Miteigentum an den in Betracht kommenden Privatunternehmungen verschaffte und in wirksamer Weise die spätere Einlösung derselben vorbereitete.

Als im Jahr 1848 an Stelle der vereinigten Hofkanzlei und der allgemeinen Hofkammer ein verantwortliches Ministerium trat, wurde das Eisenbahnwesen dem Minister der öffentlichen Arbeiten und dann dem neu errichteten Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten unterstellt. Die Generaldirektion wurde im Jahr 1849 aufgehoben und an Stelle derselben zwei Ministerialabteilungen, die eine für den Bau und die andere für den Betrieb, gesetzt. Zur Überwachung des Betriebes und der finanziellen Gebarung bei den Staats- und Privatbahnen wurden landesfürstliche Kommissäre bestellt. Die Pachtbetriebsverträge wurden bei deren Ablauf (1849) nicht mehr erneuert, einesteils, weil laute Klagen erhoben waren darüber, dass die Betriebsgesellschaften den Interessen und begründeten Wünschen des Publikums keine oder ungenügende Rechnung trugen, und anderenteils, weil die finanziellen Ergebnisse des Pachtbetriebes unter aller Erwartung geblieben waren. Auf der südlichen Staatsbahn hatten während der Pachtbetriebsperiode die Betriebsausgaben 85,2 Prozent, auf der nördlichen Staatsbahn gar 95,6 Prozent der Bruttoeinnahmen erfordert, und es waren darüber hinaus noch Ansprüche der Betriebspächter streitig geblieben, welche den kargen Anteil des Staates am Ertrag noch weiter zu schmälern drohten. Gleichzeitig wurde die Einlösung von Privatbahnen durch den Staat durch Übernahme der ungarischen Lokalbahn eingeleitet, welche in schwere finanzielle Bedrängnis geraten war.

Diese Entwicklung der Dinge machte neue Änderungen in der Verwaltung der Staatseisenbahnen notwendig. Wir müssen darauf verzichten, diese und die zahlreichen spätern Reorganisationen zu behandeln, die stets um die Frage sich drehten, ob es vorteilhafter und besser sei, die Oberleitung in den Händen von Ministerialabteilungen zu haben, oder in die Hand einer mehr oder weniger selbständigen

direction générale plus ou moins indépendante. Il fallait aussi tenir compte de l'inspection générale instituée par le règlement d'exploitation de 1851, et qui fut chargée d'abord de la surveillance de tout ce qui se rapportait au trafic, et ensuite seulement de la surveillance du service actif de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat et des lignes privées, inspection générale à laquelle fut également momentanément confié le contrôle du service financier et qui, comme division du ministère dont relevaient les chemins de fer, occupait la place d'une autorité délibérative et consultative. Il peut être intéressant d'étudier les renseignements aussi nombreux que détaillés fournis par M. de Buschman sur ces discussions, mais ils ne sont certainement pas édifiants : les modifications incessantes qui eurent lieu ne pouvaient être profitables aux intérêts de l'Etat. Il ne faut pas perdre de vue non plus que ces modifications devaient nécessairement subir l'influence des changements de la politique gouvernementale en ce qui concerne les chemins de fer, qui passa fréquemment d'un extrême à un autre, involontairement, il est vrai, sous la pression des conditions politiques et financières. En fin de compte, ainsi que nous le verrons plus loin, la direction supérieure fut attribuée à un ministère spécial et l'exploitation des chemins de fer de l'Etat confiée à un certain nombre de directions locales, tandis que l'inspection générale était conservée comme autorité chargée de la surveillance de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat et des lignes privées.

Le règlement d'exploitation du 16 novembre 1851 forme une base de réglementation qui n'a pas été sensiblement modifiée depuis. Dans les années qui suivirent, le réseau des chemins de fer de l'Etat continua à s'étendre par suite de nouvelles acquisitions, de manière qu'en 1854 l'Etat possédait 1667 kilomètres, c'est-à-dire toutes les lignes de la monarchie à l'exception des chemins de fer du Nord Empereur Ferdinand et de Vienne-Raab. A cette époque, dix autres lignes de l'Etat, représentant au total 905 kilomètres, étaient en voie de construction, ainsi que sept lignes, d'une longueur totale de 355 kilomètres, déclarées lignes de l'Etat.

Mais l'Autriche-Hongrie se trouvait cependant très en retard en comparaison de ce qui avait été

Generaldirektion zu legen, ein Streit, in welchem jeweils auch die mit der Betriebsordnung von 1851 eingeführte Generalinspektion in Betracht kam, welcher zuerst die Aufsicht über das gesamte Verkehrswesen, dann nur diejenige über den äusseren Betrieb der Staats- und der Privatbahnen zugewiesen, zeitweise auch die Kontrolle über den finanziellen Dienst anvertraut war und die daneben ab und zu als Abteilung in dem dem Eisenbahnwesen vorstehenden Ministerium die Stelle einer vorberatenden oder konsultativen Behörde einnahm. Es mag lehrreich sein, die zahlreichen und einlässlichen Mitteilungen des Herrn v. Buschman über diese Verhältnisse zu studieren; erbaulich sind sie nicht, und von Nutzen für die staatlichen Interessen konnten die unaufhörlich sich folgenden Änderungen nicht sein. Wobei immerhin nicht zu übersehen ist, dass diese den Schwankungen der regierungsseitigen Eisenbahnpolitik folgen mussten, die ja mehr als einmal von einem Extrem zum andern überging, freilich wieder nicht freiwillig, sondern unter dem übermächtigen Einfluss der politischen und finanziellen Verhältnisse. Schliesslich ist, wie wir sehen werden, die oberste Leitung an ein Fachministerium übergegangen und die Betriebsführung der Staatsbahn einer Anzahl Lokaldirektionen übertragen worden; während als Aufsichtsorgan über den Staats- und den Privateisenbahnbetrieb die Generalinspektion bestehen blieb.

Einen festen Punkt, von dem bis heute nicht wesentlich abgegangen worden ist, bildet die Betriebsordnung vom 16. November 1851. In den nächstfolgenden Jahren wurde die Erweiterung des Staatsbahnnetzes durch neue Erwerbungen fortgesetzt, in der Art, dass der Staat im Jahr 1854 im Besitz von 1667 Kilometer, d. h. aller Bahnen in der Monarchie mit Ausnahme der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Wien-Raaber Bahn war. Im Bau begriffen waren damals noch zehn Staatsbahnlinien von zusammen 905 Kilometer und sieben weitere Strecken in Länge von 355 Kilometer waren als Staatsbahnen deklariert.

Oesterreich-Ungarn war aber damit weit hinter den Leistungen zurückgeblieben, welche in den

accompli dans les Etats voisins. Un projet élaboré en tenant compte des besoins de tous les pays de la couronne avait démontré que pour favoriser d'une manière uniforme et équitable toutes les parties du pays, il fallait posséder un réseau de lignes comprenant au moins 9400 kilomètres.

Les ressources de l'Etat ne pouvaient suffire à cette tâche: alors, pour ne pas rester en arrière, l'Autriche dut de nouveau avoir recours aux entreprises particulières. Une loi sur les concessions de chemins de fer [1]), qui est encore actuellement en vigueur, fut promulguée le 14 septembre 1854; elle était, d'une façon générale, basée sur les dispositions du règlement-modèle sur les concessions de 1838. Cette loi ouvrit la *troisième période* de la politique des chemins de fer, dont le fait le plus remarquable fut la vente des chemins de fer de l'Etat.

Ainsi que M. de Buschman l'assure, la raison qui fit renoncer l'Etat à la construction et à l'exploitation des chemins de fer n'avait aucun rapport avec la nouvelle loi sur les concessions. Par contre, des considérations de politique financière furent tout d'abord la cause de la vente d'une partie des lignes de l'Etat. Dès le 21 octobre 1854 la sanction impériale fut accordée à la vente des réseaux nord et sud-est des chemins de fer de l'Etat à une société française, qui fonda alors la société i. r. priv. des chemins de fer de l'Etat; le réseau lombardo-vénitien passa aux mains de l'exploitation privée en 1856; le réseau est des chemins de fer de l'Etat suivit en 1857, et en 1858 les dernières lignes de l'ancien réseau des chemins de fer de l'Etat, c'est-à-dire les lignes du sud et les chemins de fer tyroliens, furent cédées à des compagnies privées. La direction centrale pour la construction des chemins de fer fut supprimée et le règlement des affaires concernant les chemins de fer fut attribué au ministère des finances.

Après la promulgation de la loi sur les concessions de chemins de fer de 1854, les travaux d'achèvement des réseaux existants et les concessions pour de nouvelles entreprises prirent un développement rapide; mais il devint difficile de trouver les sommes nécessaires aux travaux de construction; aussi le 1er août 1857, sur un rap-

[1]) Publiée B. 1898 p. 581.

benachbarten Staaten erzielt worden waren. Ein unter Berücksichtigung aller Kronländer ausgearbeitetes Projekt zeigte, dass eine gleichmässige und gerechte Berücksichtigung aller Landesteile ein Eisenbahnnetz von mindestens 9400 Kilometer erfordere.

Für diese Aufgabe genügten die Mittel des Staates nicht; man musste, wenn Oesterreich nicht zurückbleiben wollte, den Privatunternehmungen wieder Raum lassen. Am 14. September 1854 wurde ein Eisenbahnkonzessionsgesetz [1]) erlassen, welches im allgemeinen die Konzessionsnormalien von 1838 zur Grundlage hatte und noch heute Geltung besitzt. Mit ihm beginnt für die Eisenbahnpolitik eine *dritte Periode*, die durch den Verkauf der Staatsbahnen ihr besonderes Gepräge erhält.

Eine Absicht, den Staats-Eisenbahnbau und -betrieb aufzugeben, war, wie Herr v. Buschman versichert, mit dem neuen Konzessionsgesetz ausser Zusammenhang. Dagegen führten Gründe finanzpolitischer Natur zum Verkauf zunächst eines Teils der Staatsbahnlinien. Schon am 21. Oktober 1854 erhielt der Verkauf der nördlichen und südöstlichen Staatseisenbahnen an ein französisches Konsortium, welches dann die k. k. priv. Staatseisenbahngesellschaft gründete, die kaiserliche Genehmigung; im Jahre 1856 ging das lombardisch-venezianische Netz in Privatbetrieb über, 1857 folgten die östlichen Staatsbahnen und mit der im Jahr 1858 erfolgten Abtretung der südlichen und Tiroler Staatseisenbahnen war der letzte Rest des Staatseisenbahnnetzes in die Hand von Privatgesellschaften übergegangen. Die Centraldirektion für Eisenbahnbau wurde aufgehoben und die Agenden des Eisenbahnwesens gingen an das Finanzministerium über.

Nach der Erlassung des Eisenbahnkonzessionsgesetzes von 1854 nahm der Ausbau der bestehenden Netze und die Konzessionierung neuer Unternehmungen einen raschen Aufschwung: aber die Aufbringung der zum Bau erforderlichen Gelder wurde schwierig, und es erfolgte am 1. August 1857 auf Vortrag des Handelsministers neuerdings eine

[1]) Abgedruckt Z. 1898 S. 581.

port du ministre du commerce, une déclaration impériale exposa que de nouvelles concessions ne pouvaient être accordées en raison des conditions dans lesquelles se trouvait le marché financier; cette déclaration fut toutefois modifiée, le 20 septembre 1858, en ce sens qu'il devait être tenu compte des conditions du marché financier et des circonstances du cas particulier avant d'accorder aucune nouvelle concession. En outre, le gouvernement chercha à venir en aide aux entreprises à faibles capitaux, en favorisant leur fusion avec des compagnies plus importantes, et en achetant de nouveau des actions pour des sommes très considérables. Le gouvernement s'était également vu dans l'obligation d'accorder des garanties d'intérêt à de nombreux chemins de fer concessionnés depuis 1854.

A mesure que l'Etat intervenait dans les affaires des compagnies de chemins de fer, il cherchait à étendre son influence dans l'administration de ces dernières; la construction et l'exploitation et spécialement le service financier devaient être contrôlés et surveillés plus sévèrement; des représentants du gouvernement firent partie des conseils d'administration, etc. Afin d'assurer une exploitation uniforme, les administrations de chemins de fer instituèrent elles-mêmes des conférences de directeurs.

La construction des chemins de fer ne prit toutefois un nouvel essor que vers 1865 et reçut une impulsion très considérable par suite du mouvement économique qui se manifesta dans les années suivantes.

Plus tard survint la crise de 1873 qui eut son point de départ à Vienne et causa de nouveau des pertes immenses sur les valeurs de chemins de fer. Cette crise cependant réveilla de nouveau l'idée de revenir au système des chemins de fer de l'Etat, tout d'abord comme moyen d'assainir les finances des chemins de fer. Le gouvernement se vit obligé de construire pour le compte de l'Etat certaines lignes de chemins de fer dont le projet était conçu depuis longtemps dans un intérêt supérieur d'Etat. On n'arriva point cependant à faire l'épuration qui devait être le résultat de la fusion projetée et la plupart des chemins de fer garantis réclamèrent constamment des subventions considérables à l'Etat. Il en résulta d'abord en 1876 l'acquisition de certaines lignes qui se

kaiserliche Willensmeinung, dass unter den augenblicklichen Verhältnissen des Geldmarktes mit der Erteilung von Konzessionen nicht weiter vorzugehen sei, welche Willensmeinung am 20. September 1858 dahin gemildert wurde, dass bei neuen Konzessionserteilungen auf die Verhältnisse des Geldmarkts und die Verhältnisse des Falles Rücksicht genommen werden solle. Daneben suchte die Regierung kapitalschwachen Unternehmungen dadurch zu Hülfe zu kommen, dass deren Fusionierung mit grössern Gesellschaften begünstigt und auch jetzt wieder bedeutende Beträge von Aktien vom Staate aufgekauft wurden. Auch hatte die Regierung sich zur Übernahme von Garantieverpflichtungen für zahlreiche seit dem Jahr 1854 konzessionierte Eisenbahnen veranlasst gesehen.

In dem Masse, in dem der Staat für die Eisenbahngesellschaften eintreten musste, suchte er seinen Einfluss auf die Verwaltung dieser zu vermehren; Bau und Betrieb und insbesondere deren finanzielle Gebarung sollten strenger kontrolliert und überwacht werden; Vertreter der Regierung nahmen in den Verwaltungsräten Platz u. s. w. Die Bahnverwaltungen selber schritten, um einen einheitlicheren Betrieb zu sichern, zur Institution der Direktorenkonferenzen.

Aber erst um die Mitte der 1860er Jahre kam der Eisenbahnbau wieder in rascheren Gang, um sodann in den folgenden Jahren des wirtschaftlichen Aufschwungs die intensivste Bethätigung zu erfahren.

Dann folgte die Krisis von 1873, welche in Wien ihren Ausgangspunkt und wiederum ungeheuere Verluste auf Eisenbahnwerten im Gefolge hatte. Diese Krisis trug indessen auch zum Wiedererwachen des Staatsbahngedankens bei; zunächst als Sanierungsmittel für die Eisenbahnunternehmungen. Die Regierung sah sich veranlasst, einige seit längerem aus höheren staatlichen Rücksichten geplante Eisenbahnlinien auf Rechnung des Staates auszubauen. Die auf der Fusionsidee beruhenden Sanierungsprojekte scheiterten und die meisten der garantierten Bahnen erforderten fortwährend grosse Staatszuschüsse. Daraus folgte zunächst noch im Jahre 1876 der Ankauf einiger besonders notleidend gewordener Bahnen, und dann das Gesetz vom 14. September 1877 (Se-

trouvaient dans une situation particulièrement embarrassée, puis la loi du 14 septembre 1877 (loi de séquestration), en vertu de laquelle le gouvernement fut autorisé à exploiter les chemins de fer garantis auxquels il était nécessaire de faire des avances pour leur permettre de couvrir les dépenses d'exploitation, ou des chemins de fer qui pendant cinq années consécutives avaient employé plus de la moitié du produit net garanti; aux termes de la même loi, le gouvernement fut encore autorisé, en vue des négociations pour l'achat de chemins de fer garantis, à prendre à sa charge toutes les dettes de priorité et à solder le reliquat du prix d'achat en obligations de chemins de fer.

Cette loi eut pour première conséquence le passage à l'Etat des chemins de fer du sud-ouest de la Basse-Autriche dont l'exploitation fut administrée par une « commission ministérielle » fonctionnant comme délégation du ministère du commerce, sous les ordres de laquelle un directeur était chargé du service administratif et commercial. Ainsi commença la création d'un grand réseau de chemins de fer d'Etat dont la réalisation tombe dans la *quatrième période*.

Puis survinrent (1879) le passage à l'Etat du chemin de fer Prince impérial Rodolphe, et (1880) la décision de construire la ligne de l'Arlberg; en 1882, l'acquisition des chemins de fer Impératrice Elisabeth et du Vorarlberg. L'Etat fut ainsi de nouveau en possession d'un réseau de 2192 km. La direction de l'exploitation fut confiée à une « direction i. r. d'exploitation des chemins de fer de l'Etat ». Les attributions de cette dernière étaient réglées d'une manière analogue à celles des chemins de fer privés, et comme ceux-ci elle fut placée sous la surveillance de l'inspection générale. Le ministère s'était seulement réservé les affaires administratives les plus importantes ou celles pour lesquelles il était constitutionnellement responsable. Six bureaux supérieurs de l'exploitation étaient chargés de l'exploitation proprement dite. Les propositions les plus importantes en matière de tarifs et d'horaires devaient être soumises à un conseil des chemins de fer de l'Etat, auquel devaient également être présentées les modifications éventuelles aux dispositions réglementaires, ainsi que les cahiers des charges relatifs aux fournitures et aux travaux.

questrationsgesetz) durch welches die Regierung ermächtigt wurde, den Betrieb von garantierten Bahnen, welche Vorschüsse zum Zwecke der Dekkung von Betriebskosten bedurften, oder von solchen Bahnen, welche fünf Jahre hindurch mehr als die Hälfte des garantierten Reinertrags in Anspruch nahmen, zu übernehmen und bei Verhandlungen über den Ankauf von garantierten Eisenbahnen die Übernahme der gesamten Prioritätenschulden und die Zahlung des übrigen Kaufpreises in Eisenbahnschuldverschreibungen zuzusichern.

Die erste Folge dieses Gesetzes war der Übergang der niederösterreichischen Südwestbahnen an den Staat, deren Betriebsverwaltung einer als Delegation des Handelsministeriums funktionierenden « Ministerialkommission » übertragen wurde, unter welcher ein vollziehender Direktor den administrativen und kommerziellen Dienst besorgte. Damit war der Anstoss zur Bildung eines grösseren Staatsbahnnetzes gegeben, dessen Verwirklichung in *die vierte Periode* fällt.

Es folgte (1879) die Übernahme der Kronprinz Rudolf-Bahn und (1880) die Entschliessung zum Bau der Arlbergbahn, 1882 der Erwerb der Kaiserin Elisabeth-Bahn und der Vorarlbergerbahnen. Damit war der Staat bereits wieder im Besitz eines Eisenbahnnetzes von 2192 km. Die Leitung des Betriebes wurde einer « k. k. Direktion für Staatseisenbahnbetrieb » übertragen. Die Stellung dieser Direktion war ähnlich wie bei den Privatbahnen normiert und sie stand, wie die Privatbahnen, unter der Überwachung der Generalinspektion. Das Ministerium hatte sich nur die allerwichtigsten oder mit seiner verfassungsmässigen Verantwortlichkeit zusammenhängenden Verwaltungsgegenstände vorbehalten. Sechs Oberbahnbetriebsämter hatten den eigentlichen Betriebsdienst zu besorgen. Einem Staatseisenbahnrat waren die wichtigeren Anträge im Tarif- wie im Fahrplanwesen zu unterbreiten, die etwaigen Abänderungen der reglementarischen Bestimmungen sowie die Grundsätze für Vergebung von Lieferungen und Arbeiten vorzulegen.

Par suite de nouvelles acquisitions, le réseau des chemins de fer d'Etat avait déjà atteint au 1er juillet 1884 une longueur totale de 5000 km en chiffres ronds. Tout ce réseau fut placé sous l'autorité de la « direction générale des chemins de fer de l'Etat autrichien ». Il fut en même temps arrêté que le contrôle spécial de l'administration des chemins de fer de l'Etat ne pourrait être effectué par d'autres organes officiels, et de la sorte les attributions de l'inspection générale, en ce qui concerne les chemins de fer de l'Etat, furent restreintes dans différentes directions.

Pendant que le rachat des chemins de fer par l'Etat se poursuit, un mouvement actif se fait sentir en faveur de l'établissement d'un réseau étendu de chemins de fer d'intérêt local, dont les avantages pour le développement du trafic sont pleinement appréciés dans plusieurs pays de la monarchie. Ce mouvement provoqua la création, en 1894, d'une division spéciale chargée des affaires en matière de chemins de fer d'intérêt local (« Bureau des chemins de fer d'intérêt local ») au ministère du commerce.

A la fin de l'année 1895, le réseau des chemins de fer de l'Etat avait une longueur de 8902 kilomètres. Nous avons déjà parlé des modifications survenues depuis lors dans l'organisation de l'administration, la suppression de la direction générale (en 1896) et la remise des plus importantes de ses fonctions aux divisions du ministère, en rétablissant l'inspection générale avec les attributions qui lui avaient été données dès le principe par le règlement d'exploitation de 1851. Les directions d'exploitation locales relèvent directement du ministère.

M. de Buschman termine son étude en rappelant la grande somme de travail produite par les hommes distingués qui, dans le domaine des chemins de fer en Autriche, ont toujours exercé leur activité consciencieusement et avec une haute compétence, bien que leurs efforts n'aient pas en toute occasion été couronnés de succès; il signale également le fait que, malgré les difficultés aussi nombreuses que considérables causées par les embarras financiers et autres, les hommes d'Etat d'Autriche ont cependant réussi à développer d'une manière tout à fait remarquable les chemins de fer autrichiens. Il termine en exprimant la conviction que l'organisation administrative des chemins de fer autrichiens est par-

Durch weitere Erwerbungen war das Staatsbahnnetz schon am 1. Juli 1884 auf eine Gesamtausdehnung von rund 5000 km gekommen. Dieses ganze Netz wurde der Leitung der «Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen» unterstellt. Gleichzeitig war bestimmt, dass eine fachliche Beaufsichtigung der Staatseisenbahnverwaltung durch andere staatliche Organe nicht stattzufinden habe und damit der Wirkungskreis der Generalinspektion in Bezug auf die Staatsbahnen nach verschiedenen Richtungen eingeschränkt.

Während die Verstaatlichung der Eisenbahnen ihren Fortgang nimmt, macht sich eine lebhafte Bewegung zu Gunsten der Herstellung eines ausgedehnten Lokalbahn-Netzes geltend, dessen Bedeutung für die Entwickelung des Verkehrs in verschiedenen Ländern der Monarchie volles Verständnis findet. Diese Bewegung veranlasste im Jahre 1894 die Errichtung einer eigenen Geschäftsabteilung für das Lokalbahnwesen (« Lokalbahnamt ») im Handelsministerium.

Am Schlusse des Jahres 1895 hatte das Staatsbahnnetz eine Länge von 8902 Kilometer. Die seitherigen Änderungen in der Organisation der Verwaltung, Aufhebung (1896) der Generaldirektion und Übernahme der wichtigeren Teile ihrer Funktionen durch die Ministerialabteilungen, unter Wiedereinsetzung der Generalinspektion in die ihr im Betriebsreglement von 1851 grundsätzlich zugedachte Stellung, haben wir schon berührt. Die lokalen Betriebsdirektionen stehen unmittelbar unter dem Ministerium.

Herr von Buschman schliesst seine Arbeit mit einem Hinweis auf die grosse Arbeit, welche die bedeutenden Männer, die im Gebiete des Eisenbahnwesens in Oesterreich jederzeit, wenn auch mit mehr oder weniger Erfolg, mit hoher Sachkenntnis und gewissenhaft thätig waren, geleistet haben: auf die Thatsache, dass es den leitenden Staatsmännern gelungen ist, ungeachtet der vielen und grossen Schwierigkeiten, welche finanzielle und andere Verhältnisse geschaffen hatten, das österreichische Eisenbahnwesen zu einer grossartigen Entwickelung zu bringen. Er schliesst mit der Versicherung, dass der Verwaltungsorganismus des österreichischen Eisenbahnwesens auch den Auf-

faitement capable de faire face aux difficultés que l'avenir peut lui réserver et de les combattre victorieusement.

Les voies ferrées italiennes.[1]

A. Historique.

I.

L'ouverture des premières voies ferrées italiennes date de 1839, et, chose étrange, puisque c'était là une manifestation du grand progrès du siècle, elle eut lieu dans une région où les idées de progrès étaient plus combattues peut-être que partout ailleurs.

La concession fut accordée par le gouvernement des Bourbons, par décret du 19 juin 1836, pour la ligne de Naples à Nocera par Torre Annunziata avec embranchement sur Castellamare. Après modification de la concession par un autre décret du 3 février 1838, le premier tronçon de la ligne de Naples à Portici (8 km) fut livré à l'exploitation le 4 octobre 1839.

L'année suivante, en 1840, dans une autre région italienne, la Lombardie, fut ouvert le second chemin de fer, de Milan à Monza (13 km), concédé par rescript de l'empereur d'Autriche du 20 avril 1838.

Deux années s'écoulèrent avant l'ouverture de la troisième ligne, celle de Padoue à la tête du pont sur la lagune de Venise (33 km), premier tronçon de la concession pour la ligne entière de Milan à Venise, accordée à la « Société du chemin de fer privilégié Ferdinand lombard-vénitien ».

L'année d'après, en 1843, s'ouvrit une nouvelle ligne dans le Napolitain, celle de Caserte à Naples

[1]) Quelques-unes des données statistiques figurant dans la deuxième partie de cette étude se trouvent également, à titre de comparaison, dans les relevés statistiques (page 491) pour l'année 1892. Si, au premier abord, on croit découvrir un désaccord entre les deux renseignements, cela provient de ce qu'on a groupé les chemins de fer, ainsi que les chiffres, d'une façon différente. Dans les nouvelles statistiques, ces derniers sont décomposés plus en détail, alors que dans l'étude, comme cela va de soi, ils sont résumés en groupes. Dans la statistique pour 1893, on trouvera d'ailleurs facilement dans le texte accompagnant les tableaux les indications permettant de constater qu'il existe un accord parfait entre les chiffres des deux communications.

gaben gegenüber, welche die Zukunft bringen wird, gerüstet dastehen und ihnen gerecht werden wird.

Die italienischen Eisenbahnen.[1]

A. Geschichtliche Darstellung.

I.

Die Eröffnung der ersten italienischen Eisenbahnlinie fällt in das Jahr 1839 und, was auffällig, da sie doch eine Äusserung des grossen Fortschritts des Jahrhunderts war, sie fand in einer Gegend statt, in welcher die fortschrittlichen Ideen vielleicht mehr als in irgend einer anderen bekämpft wurden.

Die Konzession für diese Linie — von Neapel nach Nocera über Torre Annunziata, mit Abzweigung nach Castellamare — wurde von der bourbonischen Regierung mit Dekret vom 19. Juni 1836 erteilt. Nachdem die Konzession durch ein weiteres Dekret vom 3. Februar 1838 abgeändert worden war, wurde die erste Strecke der Linie, von Neapel nach Portici (8 Kilometer) am 4. Oktober 1839 dem Betriebe übergeben.

Im folgenden Jahre 1840 ist in einer anderen italienischen Provinz — in der Lombardei — die zweite Eisenbahnlinie, die von Mailand nach Monza (13 km), eröffnet worden, welche durch Reskript des Kaisers von Oesterreich vom 20. April 1838 konzessioniert worden war.

Erst nach weiteren zwei Jahren wurde die dritte Linie, von Padua nach der Brücke über die Lagune von Venedig (33 km), eröffnet, das erste Stück der Konzession für die ganze Linie von Mailand nach Venedig, welche der « Gesellschaft der privilegierten lombardisch-venezianischen Ferdinandsbahn » erteilt worden war.

Im darauffolgenden Jahre 1843 wurde eine neue Linie im Neapolitanischen vollendet, die von Caserta

[1]) Einzelne der in der II. Abteilung dieser Abhandlung enthaltenen statistischen Daten finden sich auch unter den in den statistischen Nachrichten (S. 491) vergleichsweise für das Jahr 1892 aufgeführten Angaben. Wenn auf erstes Ansehen Unstimmigkeiten zwischen den beiden Mitteilungen zu bestehen scheinen, so rührt dies von der Verschiedenheit in der Gruppierung der Eisenbahnen und in der Zusammenstellung der einzelnen Beträge her; diese sind in den statistischen Nachrichten mehr im Detail ausgeschieden, während sie in der Abhandlung, wie sich dies von selbst ergiebt, in Gruppen zusammengestellt sind. In dem Texte zu den Tabellen in der Statistik für 1893 sind übrigens mit Leichtigkeit die Angaben zu finden, aus denen die Übereinstimmung der Summen in beiden Mitteilungen festzustellen ist.

via Cancello (33 km). Cette ligne fut construite par les soins et aux frais du gouvernement des Bourbons qui, en 1844, la prolongea jusqu'à Capoue; ce dernier tronçon (12 km) fut livré au trafic le 26 mai de la même année.

Durant cette année 1844 on ouvrit encore au trafic les tronçons de Portici à Torre Annunziata (12 km) et de Torre Annunziata à Castellamare (7 km) comme complément de la ligne de Naples à Castellamare, dont il a déjà été parlé.

En 1844, également, fut ouverte la première voie ferrée en Toscane, le tronçon de Livourne à Pise (19 km) de la ligne de Florence à Livourne, qui avait été concédée par rescrit du grand-duc de Toscane, du 14 avril 1838, à la société anonyme des chemins de fer Léopold.

L'année suivante, 1845, fut construit un autre tronçon de cette ligne, celui de Pise à Pontedera (20 km).

En 1846, on acheva le pont sur la lagune de Venise, long de 4 km.

Une autre section de la ligne de Milan à Venise fut ouverte en 1846, celle de Vicence à Padoue (30 km) ainsi que celle de Milan à Treviglio (32 km) appartenant à la même ligne.

En 1846 également fut livrée à l'exploitation dans le Napolitain la ligne de Cancello à Nola (12 km), construite aux frais du gouvernement des Bourbons, qui l'avait approuvée par décret du 20 janvier 1845.

Enfin en 1846 furent ouverts les tronçons de Lucques à San Giuliano (15 km) et de San Giuliano à Pise (4 km), concédés par décrets du 10 décembre 1841 et 15 décembre 1844 par le gouvernement de Lucques.

L'année suivante, en 1847, fut ouvert le tronçon de Pontedera à Empoli (26 km) de la ligne Florence-Livourne, complétée en 1848 par l'ouverture du dernier tronçon Empoli-Florence-Porta al Prato (31 km).

La même année, en partant de Florence, on commença la première section conduisant à Prato (18 km) de la ligne subapennine sur la rive droite de l'Arno, concédée à la société anonyme du

nach Neapel über Cancello (33 km). Diese Linie wurde von der bourbonischen Regierung und auf ihre Kosten gebaut, und im Jahre 1844 deren Verlängerung bis Capua ausgeführt, welche Strecke (12 km) am 26. Mai des gleichen Jahres in Betrieb gesetzt wurde.

In demselben Jahre 1844 wurden für den Betrieb noch eröffnet die Strecken von Portici nach Torre Annunziata (12 km) und von Torre Annunziata nach Castellamare (7 km) zur Vollendung der bereits erwähnten Linie Neapel-Castellamare.

Ebenfalls im Jahre 1844 fand die Eröffnung der ersten Eisenbahnlinie in Toskana statt, nämlich die Strecke von Livorno nach Pisa (19 km) der Linie Florenz-Livorno, für welche die Konzession mit Reskript des Grossherzogs von Toskana vom 14. April 1838 der Aktiengesellschaft der Leopold-Eisenbahn verliehen worden war.

Eine andere Strecke dieser Linie wurde im Jahre 1845 gebaut, nämlich von Pisa nach Pontedera (20 km).

Im Jahre 1846 wurde die Brücke über die Lagune von Venedig in einer Länge von 4 Kilometern fertiggestellt.

Weitere Strecken der Linie Mailand-Venedig von Vicenza nach Padua (30 km) und von Mailand nach Treviglio (32 km) gelangten im gleichen Jahre 1846 in Betrieb.

Gleichfalls im Jahre 1846 kam im Neapolitanischen die Strecke Cancello-Nola (12 km) zur Eröffnung, welche auf Kosten der bourbonischen Regierung gebaut wurde, die sie mit Dekret vom 20. Januar 1845 genehmigt hatte.

Und schliesslich wurden im Jahre 1846 die Strecken von Lucca nach S. Giuliano (15 km) und von S. Giuliano nach Pisa (4 km) eröffnet, welche von der Regierung in Lucca mit den Dekreten vom 10. Dezember 1841 und 15. Dezember 1844 konzessioniert worden waren.

Im darauffolgenden Jahre 1847 wurde die Strecke Pontedera-Empoli (26 km) der Linie Florenz-Livorno dem Verkehre übergeben, welch letztere im Jahre 1848 durch Eröffnung der Reststrecke Empoli-Florenz-Porta al Prato (31 km) vollendet wurde.

Im gleichen Jahre wurde ab Florenz die erste Strecke bis Prato (18 km) der subapenninischen Linie auf dem rechten Ufer des Arno begonnen, welche der Aktiengesellschaft der Maria-Antonia-

chemin de fer Maria-Antonia, qui devait se souder à Lucques avec les autres tronçons ouverts en 1846, et à Florence une seconde communication avec Pise. Puis de Lucques à Altopascio (14 km), à San Salvatore (5 km) et à Pescia (4 km), on poursuivit la construction de la ligne qui devait être raccordée à celle indiquée plus haut.

En cette même année fut ouverte en Piémont la première voie ferrée entre Turin et Moncalieri (8 km).

Il semble certainement étrange que le Piémont, foyer du progrès et des idées libérales en Italie, n'ait pas tout le premier adopté le nouveau mode de communication. Mais à dire vrai, les particuliers manifestèrent les premières tentatives dès 1830 et ce fut en 1833 et 1834 seulement qu'elles prirent la forme de demandes fermes pour la construction des lignes destinées à réunir la Ligurie avec la Lombardie et le Piémont.

La demande était accompagnée de requêtes en garanties et en privilèges que le gouvernement n'accueillit pas.

Là-dessus furent rompus tous les pourparlers avec la société qui avait été autorisée à faire les études préliminaires pour un chemin de fer de Gênes au Pô, et l'on publia les patentes royales du 18 juillet 1844, qui décidaient la construction d'une ligne de Gênes à Turin par Alexandrie, avec embranchements sur la Lomellina et de là sur le lac Majeur, d'une part, et aux frontières de la Lombardie, d'autre part, et confiaient les études de ces lignes aux ingénieurs du génie civil. L'année suivante, les autres patentes du 13 février approuvèrent les projets techniques et prescrivirent l'exécution des travaux aux frais de l'Etat. Ces travaux, commencés immédiatement furent, par suite, poussés avec la plus grande activité sur toute la ligne, de Turin à Gênes. Les événements politiques de 1848/49 en retardèrent l'achèvement, mais durant l'année 1848, comme il a été dit, put être ouvert le premier tronçon et successivement les autres jusqu'à l'achèvement complet de la ligne, malgré les difficultés rencontrées dans l'exécution des importants travaux pour la traversée des Apennins.

Eisenbahn konzessioniert worden war und in Lucca an die übrigen im Jahr 1846 eröffneten Strecken anschliessen und Florenz in eine weitere Verbindung mit Pisa setzen sollte. Und von Lucca bis Altopascio (14 km) und dann nach S. Salvatore (5 km) und nach Pescia (4 km) ging der Bau der Linie von statten, die mit der vorstehend bezeichneten zusammentreffen sollte.

In Piemont wurde im selben Jahre die erste Eisenbahn zwischen Turin und Moncalieri (8 km) eröffnet.

Es erscheint gewiss befremdlich, dass in Piemont, dem Sitze des Fortschritts und der liberalen Ideen in Italien, das neue Kommunikationsmittel nicht zuerst eingeführt worden ist. In Wirklichkeit jedoch hatten Privatpersonen die erste Initiative dazu schon im Jahre 1830 ergriffen; aber erst in den Jahren 1833 und 1834 trat sie in Gestalt eines bestimmten Antrages auf Herstellung der zur Verbindung von Ligurien mit der Lombardei und Piemont erforderlichen Linien in die Erscheinung.

Der Antrag enthielt die Bitte um Garantie-Übernahme und Privilegien, welche die Regierung jedoch nicht zugestand.

Daraufhin wurden alle Verhandlungen mit der Gesellschaft, welche zu den Vorstudien für eine Eisenbahn von Genua nach dem Po ermächtigt worden war, abgebrochen, und es erschienen die königlichen Patente vom 18. Juli 1844, welche den Bau einer Linie von Genua nach Turin über Alessandria mit Abzweigung gegen Lomellina und dann nach dem Langensee einerseits, und zur Grenze der Lombardei andererseits festsetzten und die Vorstudien zu diesen Bahnen den Ingenieuren des Civil-Ingenieurcorps übertrugen. Im darauffolgenden Jahre wurden mit den weiteren Patenten vom 13. Februar die technischen Entwürfe genehmigt und die Ausführung des Baues auf Kosten des Staates angeordnet. Dieser Bau, der sofort begonnen wurde, wurde alsdann auf der ganzen Linie Turin-Genua mit grossem Eifer fortgeführt. Die politischen Ereignisse der Jahre 1848—1849 verzögerten die Vollendung, aber während des Jahres 1848 konnte, wie schon gesagt, die erste Teilstrecke eröffnet werden und in der Folge, nach und nach, die übrigen Teilstücke der ganzen Linie, trotz der Schwierigkeiten, welchen die Ausführung der grossen Bauarbeiten beim Übergang über die Apenninen begegnete.

En résumé, dans cette première période de 1839 à 1848 inclus, on livra à l'exploitation en Italie:

84 km dans le royaume des Deux-Siciles,
112 » » » » Lombardo-Vénitien,
156 » » » grand-duché de Toscane,
8 » » » royaume de Sardaigne.

II.

Après avoir donné une liste détaillée des premiers chemins de fer construits en Italie, nous allons noter les faits les plus saillants qui se sont produits successivement dans le domaine des chemins de fer, en distinguant les périodes correspondant aux changements politiques et nous parlerons séparément de chacun des Etats qui à cette époque formaient l'Italie.

Ce II° chapitre comprend les années 1849 à 1859:

a) Depuis 1848 il y eut dans le *royaume des Deux-Siciles* un arrêt dans la construction des voies ferrées.

Seul le décret du 30 juillet 1853 décida que ces constructions seraient reprises aux frais de l'Etat et ordonna la continuation de la ligne de Cancello à Nola par San Severino; le premier tronçon de 15 km, entre Nola et Sarno, fut ouvert en 1856.

Un autre décret du 22 septembre 1856 prescrivit la construction de la ligne de Capoue à la frontière des Etats Pontificaux: mais les travaux ne furent pas terminés dans cette période.

b) Dans le royaume Lombardo-Vénitien on livra à l'exploitation en 1851 les deux tronçons de Mantoue à Vérone (33 km) et de Mestre à Trévise (21 km).

En 1852, en raison de la détresse dans laquelle se trouvait la société Ferdinand, le gouvernement racheta la concession et assuma la continuation des travaux: dans la même année, il ouvrit la ligne Vérone P. Vescovo-Vérone P. Nuova (2 km), en 1854 le tronçon Coccaglio aux anciens confins de la Vénétie (55 km) et des anciens confins de la Vénétie-Vérone P. Nuova (30 km), et en 1855

Fassen wir das Vorstehende zusammen, so wurden in dieser ersten Periode, d. i. von 1839 bis einschliesslich des Jahres 1848, in Italien dem öffentlichen Verkehr übergeben:

84 km im Königreiche Sicilien,
112 » » lombardisch-venetianischen Königreiche,
156 » » Grossherzogtum Toskana,
8 » » Königreiche Sardinien.

II.

Nachdem wir ein eingehendes Verzeichnis der ersten in Italien gebauten Eisenbahnen gegeben haben, gehen wir nunmehr dazu über, die in Bezug auf die Eisenbahnen nach und nach eingetretenen, hervorragenderen Thatsachen zu verzeichnen, indem wir dieselben in Zeitabschnitte einteilen, die denjenigen der politischen Veränderungen entsprechen, und einzeln von jedem der Staaten sprechen, in welche alsdann Italien eingeteilt war.

Dieses II. Kapitel umfasst die Zeit von 1849 bis 1859.

a) Nach dem Jahre 1848 trat im *Königreiche beider Sicilien* eine Pause im Eisenbahnbau ein.

Es wurde nur mit Dekret vom 30. Juli 1853 bestimmt, dass derartige Bauausführungen auf Kosten des Staates unternommen werden würden und die Ausführung der Linie von Cancello nach Nola über San Severino angeordnet; die erste Teilstrecke von 15 Kilometern von Nola nach Sarno wurde im Jahre 1856 eröffnet.

Mit einem anderen Dekrete vom 22. September 1856 wurde der Bau der Strecke von Capua nach der Grenze des Kirchenstaats angeordnet: aber in diesem Zeitabschnitte wurden die Arbeiten nicht vollendet.

b) Im *lombardisch-venetianischen Königreiche* wurden im Jahre 1851 die beiden Strecken von Mantua nach Verona (33 km) und von Mestre nach Treviso (21 km) eröffnet.

Im Jahre 1852, angesichts der bedrängten Lage, in der sich die Gesellschaft der Ferdinands-Eisenbahn befand, kaufte die Regierung die Konzession zurück und übernahm die Ausführung der Arbeiten, eröffnete im gleichen Jahre 1852 die Linie Verona P. Vescovo-Verona P. Nuova (2 km) in 1854 die Strecke Coccaglio-ehemalige venetianische Grenze (55 km) und ehemalige venetianische Grenze-Ve-

les deux tronçons Trévise-Pordenone et Pordenone-Casarsa (72 km).

Par la convention du 14 mars 1856, le gouvernement impérial autrichien céda la ligne de Vénétie et les autres avec tous les travaux exécutés jusqu'alors à la nouvelle société privilégiée des chemins de fer lombardo-vénitiens, laquelle, après s'être appliquée avec toute la diligence possible à terminer les travaux, acheva, en 1857, la ligne de Milan à Venise par la construction du tronçon Treviglio-Bergame-Coccaglio (50 km).

La société concessionnaire des chemins de fer lombardo-vénitiens, après avoir obtenu, le 17 mars 1856, la concession des lignes de l'Emilie et de nouveaux tronçons, se constitua le 8 avril 1857 sous le nom de: « société i. r. privilégiée des chemins de fer lombardo-vénitiens et de l'Italie centrale » et plus tard par la convention du 23 septembre 1858 passée avec la compagnie des voies ferrées méridionales autrichiennes, elle forma avec cette dernière une seule société sous la raison sociale: « société privilégiée i. r. des voies ferrées méridionales autrichiennes, lombardo-vénitiennes et de l'Italie centrale ».

La construction de la ligne de Milan au Tessin fut commencée le 8 avril 1857, et la section jusqu'à Magenta fut terminée le 18 octobre 1858 (27 km); mais le raccordement entre les lignes de Lombardie et du Piémont ne fut effectué que l'année suivante par l'ouverture de la ligne de Magenta au Tessin (7 km).

c) En *Toscane* on concéda à la société déjà nommée du chemin de fer Léopold la ligne de Pise à la frontière toscane de Porta par Viareggio et Pietrasanta.

Peu après, cette société fusionnait avec la société des chemins de fer de Lucques et avec la société du chemin de fer Maria-Antonia, et formait la société anonyme des chemins de fer de Livourne.

Une autre société s'était aussi constituée sous le nom de société du chemin de fer central de Toscane pour la construction de la ligne qui, de

rona P. Nuova (30 km) und im Jahre 1855 die beiden Strecken Treviso-Pordenone und Pordenone-Casarsa (72 km).

Durch das Übereinkommen vom 14. März 1856 überliess die kaiserlich österreichische Regierung die venetianische Linie und die übrigen mit allen bis dahin ausgeführten Arbeiten der neuen privilegierten Gesellschaft der lombardisch-venetianischen Eisenbahnen, welche, nachdem sie sich mit allem Eifer an die Vollendung der Arbeiten gemacht hatte, im Jahre 1857 die Linie Mailand-Venedig durch den Bau der Strecke Treviglio-Bergamo-Coccaglio (50 km) fertigstellte.

Nachdem die konzessionierte Gesellschaft der lombardisch-venetianischen Linien am 17. März 1856 noch die Konzession der Linien in der Emilia und von anderen neuen Strecken erhalten hatte, konstuierte sich dieselbe am 8. April 1857 unter der Firma « k. k. privilegierte Gesellschaft der lombardisch-venetianischen und der Eisenbahnen von Mittelitalien » und bildete später, nachdem sie mit der Gesellschaft der österreichischen Südbahn das Übereinkommen vom 23. September 1858 abgeschlossen hatte, mit dieser eine einzige Gesellschaft unter der Firma « k. k. privilegierte Gesellschaft der österreichischen Süd-, lombardisch-venetianischen und mittelitalienischen Eisenbahnen ».

Der Bau der Strecke von Mailand nach dem Ticino wurde am 8. April 1857 begonnen und die Teilstrecke bis Magenta am 18. Oktober 1858 (27 km) fertiggestellt; aber die Verbindung zwischen den lombardischen und piemontesischen Linien kam erst im folgenden Jahre mit der Eröffnung der Linie Magenta-Ticino (7 km) zu stande.

c) In *Toskana* wurde am 24. Dezember 1859 der schon genannten Gesellschaft der Leopold-Eisenbahn die Konzession der Linie von Pisa zur toskanischen Grenze bei Porta über Viareggio und Pietrasanta erteilt.

Kurze Zeit nachher vereinigte sich diese Gesellschaft mit der Gesellschaft der Luccaschen Eisenbahnen und mit der Maria Antonia Eisenbahn, welche zusammen die Aktiengesellschaft der Livornesischen Eisenbahnen bildeten.

Eine andere Gesellschaft konstituierte sich alsdann unter der Bezeichnung « Gesellschaft der toskanischen Centraleisenbahnen » für den Bau der Linie,

Sienne, devait rejoindre près d'Empoli le chemin de fer Léopold, ce chemin de fer s'ouvrit en 1849.

d) Après 1848, dans le *royaume de Sardaigne*, se produisit un développement notable et, pour ainsi dire, croissant d'année en année dans les constructions des chemins de fer.

Nous citerons à cet égard l'ouverture de la ligne Moncalieri-Asti (49 km) en 1849; celle de la ligne Asti-Alexandrie (34 km) et Alexandrie-Novi (22 km) en 1850, celle de Novi-Arquata (12 km) en 1851, d'Arquata-Busalla (19 km) et de Busalla-Gênes en 1853.

194 autres kilomètres furent ouverts en 1854, 52 en 1855, 146 en 1856, 58 en 1857 et 168 en 1858.

Une partie de ces chemins de fer fut abandonnée à la spéculation privée, et le gouvernement s'appliqua à développer chez le peuple l'esprit d'association, ce qui poussa l'industrie privée à prendre part à la construction des lignes secondaires sans le concours direct du trésor.

Ainsi, le royaume de Sardaigne ou de Piémont avait, au début de 1859, 850 km de voies ferrées, et il s'y était constitué une société des chemins de fer Victor-Emmanuel, qui exploitait beaucoup de petites lignes concédées à diverses sociétés, tandis que l'Etat gardait toutes les lignes construites par le gouvernement.

En 1857, la loi du 15 août reorganisa les chemins de fer de Savoie appartenant à la société Victor-Emmanuel, en y annexant les deux lignes de Suse à Turin et de Turin au Tessin, ainsi que la ligne de raccordement à travers les Alpes.

La même loi décida le travail grandiose du percement du Mont Cenis.

e) Enfin dans les *Etats de l'Eglise* on ouvrit les lignes de Rome à Frascati le 12 octobre 1857 et de Rome à Civitavecchia le 24 avril 1859.

Le tableau suivant donne maintenant, sous forme résumée, les résultats quant aux lignes de chemins de fer qui étaient ouvertes au trafic le 30 avril 1859.

die von Siena ausgehend, bei Empoli mit der Leopold-Eisenbahn sich vereinigen sollte, welch letztere im Jahre 1849 eröffnet wurde.

d) Nach dem Jahre 1848 war im *Königreich Sardinien* eine bedeutende und gleichsam jedes Jahr steigende Entwicklung im Eisenbahnbau zu verzeichnen.

Dafür ist anzuführen die Eröffnung der Linie Moncalieri-Asti (49 km) im Jahre 1849: diejenige der Linie Asti-Alessandria (34 km) und Alessandria-Novi (22 km) in 1850, der Linie Novi-Arquata (12 km) in 1851, Arquata-Busalla (19 km) und Busalla-Genua in 1853.

Weitere 194 km wurden eröffnet in 1854, 52 in 1855, 146 in 1856, 58 in 1857 und 168 in 1858.

Ein Teil dieser Eisenbahnen wurde der Privatspekulation überlassen, und die Regierung liess es sich angelegen sein, im Volke den Associationsgedanken zu entwickeln, um die Privatindustrie zum Bau der Sekundärbahnen, ohne direkte Mitwirkung des Ärars, anzuspornen.

Auf diese Weise hatte das Königreich Sardinien oder Piemont zu Beginn des Jahres 1859 850 km Eisenbahnen, und es wurde daselbst die Gesellschaft der Viktor Emanuel-Eisenbahnen konstituiert, welche viele kleine, verschiedenen Gesellschaften konzessionierte Linien betrieb, während alle von der Regierung gebauten Linien in der Hand des Staats vereinigt wurden.

Im Jahre 1857 wurden mit Gesetz vom 15. August die Verhältnisse der savoyischen Eisenbahnen geordnet, die der Gesellschaft der Eisenbahn Viktor Emanuel gehörten, und es wurden mit dieser die beiden Linien von Susa nach Turin und von Turin nach dem Ticino und auch die Verbindungsstrecke durch die Alpen vereinigt.

Durch dieses gleiche Gesetz wurde das grosse Werk der Durchbohrung des Mont Cenis festgestellt.

e) Im *Kirchenstaat* endlich wurden eröffnet die Linien von Rom nach Frascati am 12. Oktober 1857 und von Rom nach Civitavecchia am 24. April 1859.

Vereinigen wir nunmehr die Angaben, so finden wir in dem nachstehenden Verzeichnisse die Eisenbahnlinien, die am 30. April 1859 dem Verkehr übergeben waren.

Chemins de fer italiens en exploitation au 30 avril 1859.
Italienische Eisenbahnen im Betriebe am 30. April 1859.

Désignation des Etats *Bezeichnung des Staats*	Lignes en exploitation *Linien im Betrieb*	Propriétaires *Eigentümer*	Longueur en kilomètres *Länge in Kilometer*	Total par Etat *Total für jeden Staat*
Royaume des Deux-Siciles Königreich beider Sicilien	Naples-Capoue — Neapel-Capua	—	45	
	Naples-Castellamare — Neapel-Castellamare		27	
	Cancello-Sarno		27	99
Royaume Lombard-Vénitien Lombardisch-Venetianisches Königreich	Milan-Venise — Mailand-Venedig	Société des chemins de fer Lombardo-Vénitiens — Gesellschaft der lombardisch-venetianischen Eisenbahnen	285	
	Milan-Magenta — Mailand-Magenta		27	
	Milan-Camerlata — Mailand-Camerlata		45	
	Mestre-Casarsa		93	
	Vérone-Mantoue (S. Antonio) — Verona-Mantua (S. Antonio)		33	
	Vérone-Péri — Verona-Peri		39	522
Grand-Duché de Toscane Grossherzogtum Toskana	Florence-Pise-Livourne (R. N.) — Florenz-Pisa-Livorno (R. N.)	Société des chemins de fer Livournois — Gesellschaft der Livornesischen Eisenbahnen	96	
	Florence-Pistoja — Florenz-Pistoja		34	
	Pistoja-Lucques-Pise — Pistoja-Lucca-Pisa		63	
	Empoli-Sienne — Empoli-Siena	Société du chemin de fer central de Toscane — Gesellschaft der toskanischen Centraleisenbahn	64	257
Etats de l'Eglise Kirchenstaat	Rome-Frascati — Rom-Frascati	Société du chemin de fer Pio Latina — Gesellschaft der Pio Latina Eisenbahn	20	
	Rome-Civitavecchia — Rom-Civitavecchia	Société du chemin de fer Pio Central — Gesellschaft der Pio Centralbahn	81	101
Royaume de Sardaigne (Piemont) Königreich Sardinien (Piemont)	Turin-Gênes — Turin-Genua	Gerome	174	
	Alexandrie-Arona — Alessandria-Arona		102	
	Mortara-Vigevano		13	
	Gênes-Voltri — Genua-Voltri		15	
	Alexandrie-Acqui — Alessandria-Acqui		34	
	Valenza-Casale-Vercelli		42	
	Alexandrie-Stradella — Alessandria-Stradella	Société anonyme — Aktiengesellschaft	64	
	Novi-Tortone — Novi-Tortona		19	
	Turin-Coni — Turin-Cuneo		87	
	Savigliano-Saluzza		16	
	Cavallermaggiore-Bra		13	
	Turin-Pinerolo		38	
	Turin-Suse — Turin-Susa	Société Victor Emmanuel — Gesellschaft Victor Emanuel	54	
	Turin-Novare-Tessin — Turin-Novara-Ticino		116	
	Chivasso-Ivrée — Chivasso-Ivrea	Société anonyme — Aktiengesellschaft	33	
	Santhia-Biella		30	850
		Total — Insgesamt km		1829
		Défalcation des voies communes — ab die Gemeinschaftsstrecken km		31
		Total restant — Bleiben insgesamt km		1798

III.

Les nouveaux changements politiques survenus en Italie rendent nécessaire de traiter séparément la période du 30 avril 1859 au 30 avril 1861, pendant laquelle furent ouvertes à l'exploitation les autres lignes suivantes:

III.

Die neuen politischen Veranderungen in Italien machen es nötig, den Zeitabschnitt vom 30. April 1859 bis 30. April 1861 besonders zu behandeln, in welchem die weiteren, nachstehend verzeichneten Linien dem Verkehr übergeben wurden:

Lignes de chemins de fer ouvertes au trafic du 30 avril 1859 au 30 avril 1861.

Eisenbahnlinien, welche in der Zeit vom 30. April 1859 bis zum 30. April 1861 für den Verkehr eröffnet wurden.

Province — *Provinz*	Ligne — *Strecke*	Propriétaires — *Eigentümer*	Longueur en kilomètres — *Länge in Kilometer*	Longueur totale par Etat — *Gesamtlänge für jeden Staat*
Naples — Neapel	Torre Annunziata-Vietri	Société Bajardi — Gesellschaft Bajardi	29	
	Sarno-S. Severino	Etat — Regierung	17	46
Lombardie et Emilie — Lombardei und Emilia	Magenta-Tessin — Magenta-Ticino (Ligne de Milan-Tessin — Linie Mailand-Ticino)	Société des chemins de fer de la Lombardie et de l'Italie centrale — Gesellschaft der Lombardischen und mittelitalienischen Eisenbahnen	7	
	Rho-Gallarate		26	
	Plaisance-Bologne — Piacenza-Bologna		147	180
Toscane — Toskana	Raccordement entre — Verbindungslinie zwischen: Florence S. M. N. et Florence P. Prato — Florenz S. M. N. und Florenz P. Prato	Société des chemins de fer Livournois — Gesellschaft der Livornesischen Eisenbahnen	2	
	Pise-Viareggio — Pisa-Viareggio		22	
	Sienne-Torreta — Siena-Torreta	Société du chemin de fer central de Toscane — Gesellschaft der toskanischen Centraleisenbahnen	64	88
Vénétie — Venedig	Casarsa-frontière — Casarsa-Grenze	Société des chemins de fer méridionaux autrichiens — Gesellschaft der österreichischen Südbahnen	. . . .	52
Subalpine	Stradella-Plaisance de la ligne Alexandrie-Plaisance — Stradella-Piacenza der Linie Alessandria-Piacenza	Etat — Regierung	. . . .	33
		Ensemble — Zusammen		399
		Total de toutes les lignes ouvertes en avril 1859 — Total aller im Anfang April 1859 eröffneten Linien		1829
		Total — Insgesamt km		2228
		Défalcation des tronçons communs — ab die gemeinsamen Strecken		31
		Reste — Verbleiben km		2197

IV.

Après la proclamation du nouveau royaume d'Italie (1861) et la convocation du premier parlement, commence un mouvement nouveau et plus

IV.

Nach der Proklamation des neuen Königreiches Italien (1861) und der Einberufung des ersten Parlaments beginnt ein neuer und wirksamerer Antrieb

efficace en faveur du développement des voies ferrées, en même temps qu'une meilleure règlementation des délais accordés à chacune des concessions des précédents gouvernements. C'est ainsi qu'en 1861 la loi du 21 juillet approuva une nouvelle convention pour la concession de la ligne d'Ancône à Otrante, avec l'embranchement Bari-Tarente et deux traversées de l'Apennin, de Pescara par Avezzano et Ceprano et de Foggia par Conza et Eboli à Salerne et Naples.

Mais cette concession ne reçut qu'un commencement d'exécution, parce que les concessionnaires, n'ayant pas réussi à constituer la société autorisée par une clause de la concession, y renoncèrent, et le gouvernement exécuta les travaux à ses propres frais.

L'année suivante seulement, pour libérer le budget de l'Etat de la construction directe des chemins de fer du Napolitain, la loi du 21 août accorda une nouvelle concession comprenant les mêmes lignes qu'en 1861, plus la ligne Voghera-Pavie et Pavie-Crémone-Brescia. Cette loi imposait aux concessionnaires l'obligation de constituer une société qui devait prendre le nom de « société des chemins de fer méridionaux ».

Une autre convention de 1861 (loi du 28 juillet), modifiant un contrat antérieur de 1860, règla les conditions du bail du chemin de fer Calabre-Sicile qui comprit les lignes suivantes: de Reggio en Calabre à Tarente en Calabre, de Messine à Syracuse et de Palerme à Catane par Caltanissetta, avec embranchement sur Girgenti en Sicile.

V.

Nous allons maintenant mentionner les autres faits les plus importants survenus en Italie, en suivant, dans la mesure du possible, l'ordre chronologique.

La société concessionnaire des lignes Bologne-Ancône et Ancône-Rome voulant se faire reconnaître légalement, une loi du 21 juillet 1861 ap-

zur Erstellung von Eisenbahnen, wobei die von den vorhergehenden Regierungen zugestandenen Fristen besser geregelt werden. So wurde im Jahre 1861, mit Gesetz vom 21. Juli, eine neue Vereinbarung genehmigt für die Konzession der Linie Ancona-Otranto mit Abzweigung von Bari nach Taranto und zwei Übergänge über den Apennin von Pescara über Avezzano und Ceprano und von Foggia über Conza und Eboli nach Salerno und Neapel.

Aber diese Konzession kam über den Beginn der Ausführung nicht hinaus, weil die Konzessionäre, nachdem es ihnen nicht gelungen war, eine Gesellschaft zu konstituieren, wozu sie durch eine Bestimmung der Konzession ermächtigt waren, auf diese verzichteten und die Regierung auf eigene Kosten zur Ausführung der Arbeiten schritt.

Erst im folgenden Jahre wurde, in der Absicht, das Budget des Staates von dem Baue der neapolitanischen Eisenbahnen zu entlasten, mit Gesetz vom 21. August ein neues Übereinkommen abgeschlossen, welches die gleichen Linien, um die es sich im Jahre 1861 handelte, unter Hinzunahme der Linie von Voghera nach Pavia und von Pavia nach Cremona-Brescia, umfasste. Dieses Gesetz legte den Konzessionären die Verpflichtung auf, eine Gesellschaft zu konstituieren, welche die Bezeichnung « Gesellschaft der Südeisenbahnen » anzunehmen hatte.

Durch ein anderes Übereinkommen von 1861 (Gesetz vom 28. Juli), durch welches ein vorhergehender Vertrag von 1860 abgeändert wurde, wurden die Pachtverträge bezüglich der calabrisch-sicilischen Strecken reguliert, welche folgende Linien umfassten: von Reggio in Calabrien nach Taranto in Calabrien, von Messina nach Syracus und von Palermo nach Catania über Caltanisetta mit Abzweigung nach Girgenti in Sicilien.

V.

Wir wollen nun die weiteren wichtigeren Ereignisse, die sich in Italien zugetragen haben, aufzählen, indem wir, soweit möglich, die chronologische Reihenfolge einhalten.

Da die konzessionierte Gesellschaft der Linien Bologna-Ancona und Ancona-Rom gesetzlich anerkannt zu werden verlangte, so wurden mit Gesetz

prouva deux conventions avec la Société générale des chemins de fer romains avec laquelle avaient fusionné les sociétés de la voie ferrée Pio centrale (concessionnaire des lignes Rome-Civitavecchia-Rome-Ancône, Bologne) et de la voie ferrée Pio Latina (Rome-Frascati).

Cette société avait aussi la concession des sections de Castelbolognese à Ravenne et de Ceprano à Naples, et le gouvernement lui avait cédé les tronçons exploités et tous les travaux exécutés pour la ligne de Naples à Capoue et à Ceprano.

D'autres lois, dans cette année 1861, concédèrent à la société du Livournais la ligne de Porta à Massa pour rejoindre le chemin de fer de la côte ligurienne au réseau toscan et à l'autre ligne de Florence à Arezzo et à Pérouse jusqu'à la rencontre de la ligne d'Ancône à Rome.

Toujours dans la même année, la société du chemin de fer central de Toscane fut autorisée à prolonger la ligne de Chiusi jusqu'à la jonction de la ligne Ancône-Rome, près d'Orte.

La loi du 12 juin 1862 approuva la convention entre l'Italie et la France pour le règlement des diverses questions relatives aux chemins de fer compris dans la cession à la France du comté de Nice et de la Savoie. Dans cette concession fut, entre autres, fixée la part contributive de la France aux frais de percement du Mont Cenis. [1])

En 1863, la loi du 4 janvier ratifia la concession des voies ferrées dans l'île de Sardaigne, de Cagliari à Terranova par Oristano et Ozieri avec embranchement de Décimo à Iglesias et d'Ozieri à Porto-Torres par Sassari.

La même année (25 août 1863), la société Victor-Emmanuel, quand elle eût abandonné ses lignes après la cession de Nice et de la Savoie à la France, en céda la propriété au gouvernement, qui lui accorda la concession des lignes de Calabre et Sicile, avec l'obligation d'assurer l'exécution du précédent contrat, de poursuivre les travaux entrepris en prenant à sa charge la construction et l'exploitation des lignes auxquelles se raccor-

[1]) Comp. B. 1898 p. 314.

vom 21. Juli 1861 zwei Verträge mit der Allgemeinen Gesellschaft der römischen Eisenbahnen genehmigt, mit welcher die Eisenbahn-Gesellschaften Pio Centrale (Konzessionärin der Linien Rom-Civitavecchia-Rom-Ancona-Bologna) und Pio Latina (Rom-Frascati) fusioniert hatten.

Diese Gesellschaft besass zudem die Konzession für die Strecke Castelbolognese-Ravenna und Ceprano-Neapel, wozu von der Regierung die im Betriebe befindlichen Strecken und alle bereits ausgeführten Arbeiten für die Linie von Neapel nach Capua und nach Ceprano abgetreten wurden.

Andere Gesetze aus dem gleichen Jahre 1861 gaben der Gesellschaft der Livornesischen Bahnen die Konzession für die Linie von Porta nach Massa zur Verbindung der ligurischen Küstenbahn mit dem toskanischen Netze und für die weitere Linie von Florenz nach Arezzo und Perugia bis zum Verbindungspunkte der Linie Ancona-Rom.

Und ebenfalls im gleichen Jahre wurde der Gesellschaft der toskanischen Central-Eisenbahn die Erlaubnis zur Verlängerung der Eisenbahn von Chiusi bis zum Verbindungspunkte der Linie Ancona-Rom bei Orte erteilt.

Mit Gesetz vom 18. Juni 1862 wurde das Übereinkommen zwischen Italien und Frankreich zur Regelung der verschiedenen Eisenbahnfragen, die mit der Abtretung der Territorien von Nizza und Savoyen an Frankreich zusammenhingen, genehmigt. In diesem Übereinkommen wurde unter anderem der Beitrag Frankreichs zu den Kosten des Mont Cenis-Durchstichs bestimmt. [1])

Mit Gesetz vom 4. Januar 1863 wurde die Konzession der Eisenbahnen auf der Insel Sardinien für die Strecken von Cagliari nach Terranova über Oristano und Ozieri mit Abzweigung von Decimo nach Iglesias und von Ozieri nach Porto Torres über Sassari sanktioniert. Nachdem im gleichen Jahre (25. August 1863) die Gesellschaft Viktor Emanuel ihre Linien, nach dem Übergang von Nizza und Savoyen an Frankreich, abtreten musste, übertrug sie ihr Eigentum der Regierung, welche ihr die Konzession der Kalabrisch-sicilischen Eisenbahn mit der Verpflichtung erteilte, die Auflösung des frühern Vertrages herbeizuführen, die ausgeführten Arbeiten weiterzuführen, indem sie auf

[1]) Zu vergl. Z. 1898 S. 314.

daient les sections de l'embouchure du Crati à Cosenza et de l'embouchure du Basento à Potenza, avec prolongement éventuel jusqu'à Contursi.

En 1864 fut terminé le tronçon de Pracchia à Pistoja, par lequel fut achevée la seconde traversée des Apennins et qui reliait les chemins de fer de Toscane à ceux de l'Italie centrale et du nord-est.

L'année suivante, en 1865, la loi du 14 mai, dite de réorganisation et d'extension des voies ferrées, donna une base rationnelle aux sociétés de chemins de fer en les répartissant en quatre grands groupes en rapports plus harmoniques avec la disposition topographique de la péninsule.

Le premier groupe forma les *Chemins de fer de la haute Italie*, comprenant toutes les lignes de la grande vallée du Pô entre l'Apennin et les Alpes, en partant de Bologne avec embranchements d'Alexandrie à Gênes et de Bologne à Pistoja. Il comprenait aussi quelques lignes concédées à des sociétés privées et qui, de ce moment, furent exploitées par l'Etat.

Le second groupe, désigné sous le nom de *Chemins de fer romains*, comprit toutes les lignes appartenant aux trois sociétés toscanes (Livornesi, Centrale Toscana et Maremmana) et celles appartenant déjà à la société des chemins de fer romains, moins la ligne Bologne-Ancône.

Le troisième groupe fut celui des *Chemins de fer méridionaux*; aux voies déjà concédées à cette société, on rattacha la section de Bologne à Ancône, enlevée aux anciens chemins de fer romains, et on substitua aux lignes de Salerne à Foggia par Conza, et de Pescara à Ceprano par Avezzano, celles de Naples à Foggia par Bénévent, avec embranchement par Termoli, et de Pescara à Rieti par Aquila.

Le quatrième groupe enfin fut celui des *Chemins de fer de Calabre-Sicile*, formé des lignes concédées à la société Victor-Emmanuel, en y ajoutant la ligne de Potenza à Eboli, pour la mettre en communication par Salerne et Nocera avec

eigene Rechnung den Bau und Betrieb der fraglichen Linien, an welche sich die Strecken von der Mündung des Crati nach Cosenza und der Mündung des Basento nach Potenza mit eventueller Verlängerung bis Contursi anschlossen, übernehme.

Im Jahre 1864 wurde die Strecke von Prachia nach Pistoja beendigt, durch welche der zweite Übergang über die Apenninen hergestellt und die toskanischen Eisenbahnen mit denjenigen von Mittel- und Nordost-Italien verbunden wurden.

Im folgenden Jahre 1865 wurde, mit Gesetz vom 14. Mai über die Einrichtung und Erweiterung der Eisenbahnen, ein rationeller Zustand für die Eisenbahngesellschaften geschaffen und wurden dieselben unter Berücksichtigung der topographischen Lage der Halbinsel in vier grosse Gruppen eingeteilt.

Die erste Gruppe bestand aus den *Oberitalienischen Eisenbahnen* und setzte sich aus allen Linien des grossen Po-Thales zwischen den Apenninen und den Alpen zusammen, ihr Anfangspunkt war Bologna mit Abzweigungen von Alessandria bis Genua und von Bologna bis Pistoja. Sie umfasste auch einige an Privatgesellschaften konzessionierte Linien, welche von diesem Zeitpunkt an durch den Staat betrieben wurden.

Die zweite Gruppe, genannt *Römische Eisenbahnen* setzte sich zusammen aus allen Linien, welche den drei frühern toskanischen Gesellschaften angehörten (Livornesi, Central Toskana und Maremmana) und denjenigen, die bereits der Gesellschaft der Römischen Eisenbahnen angehörten, mit Ausnahme der Linie Bologna-Ancona.

Die dritte Gruppe war diejenige der *Süd-Eisenbahnen*, welcher ausser dem an diese Gesellschaft konzessionierten Netze die von den frühern römischen Eisenbahnen abgetrennte Strecke Bologna-Ancona beigefügt und als Ersatz für die Linien von Salerno nach Foggia über Conza und von Pescara nach Ceprano über Avezzano, diejenigen von Neapel über Benevento nach Foggia mit der Abzweigung über Termoli und von Pescara nach Rieti über Aquila gegeben wurden.

Endlich die vierte Gruppe war diejenige der *Kalabrisch-sicilischen Eisenbahnen*, die sich aus den an die Gesellschaft Viktor Emanuel konzessionierten Linien unter Beifügung der Linie von Potenza nach Eboli zusammensetzte, um sie über Salerno und

Naples, avec droit de passage sur la ligne Eboli-Salerne-Naples, appartenant à la société des chemins de fer méridionaux.

Quelques autres concessions de chemins de fer de moindre importance furent faites dans ce laps de temps, parmi lesquelles le chemin de fer à traction spéciale concédé à MM. Brassey, Fell et Cie mérite une mention particulière. Il parcourait le Mont Cenis par un nouveau système, déjà expérimenté sur le versant français.

La concession consistait simplement dans le droit d'occuper une partie du sol de la route nationale en laissant à la charge de la société concessionnaire toutes les dépenses de construction et d'installation, moyennant le simple encaissement des bénéfices du trafic jusqu'à l'achèvement du grand tunnel des Alpes.

En 1866, en prévision de la guerre, on termina d'importants travaux, parmi lesquels la ligne entière de Florence à Foligno par Arezzo.

A peine l'Autriche se fut-elle retirée des provinces vénitiennes que le gouvernement italien négocia avec la société de la haute Italie pour la construction du tronçon entre Ferrare-Pontelagoscuro et Rovigo et pour la reprise immédiate de l'exploitation sur les lignes vénitiennes coupées par suite de la guerre. Lorsque plus tard le traité de paix eut été conclu, les chemins de fer existant dans les provinces vénitiennes furent incorporés au réseau de la haute Italie, en respectant les privilèges établis par le gouvernement autrichien.

Comme il a été dit précédemment, la société Victor-Emmanuel avait obtenu, en 1863, la concession des chemins de fer Calabre-Sicile, et le contrat y relatif resta en vigueur jusqu'au 31 août 1868. Mais, en 1866, soit en raison des faibles produits du petit nombre de lignes ouvertes, soit par suite de la baisse intense et générale du crédit en Italie, ladite société fut réduite à une telle détresse financière qu'elle dût demander au gouvernement des avances pour la continuation des travaux.

Nocera und durch den direkten Übergang auf die Linie Eboli-Salerno, der Gesellschaft der Süd-Eisenbahnen gehörend, mit Neapel in Verbindung zu bringen.

Nicht wenig andere Konzessionen wurden in diesem Zeitraume an kleinere Eisenbahnen erteilt, und unter diesen verdient besonders hervorgehoben zu werden die den Herren Brassey, Fell & Cie konzessionierte Eisenbahn über den Mont Cenis mit besonderer Traktion nach einem neuen, schon auf der französischen Seite angewandten System.

Die Konzession bestand lediglich in der Berechtigung, einen Teil der Landstrasse benützen zu dürfen, wogegen alle Bau- und Einrichtungskosten zu Lasten der konzessionierten Gesellschaft waren, gegen den einzigen Ersatz der Betriebseinnahmen bis zur Beendigung des grossen Alpendurchstichs.

Im Jahre 1866 wurden, in Voraussicht des Krieges, verschiedene wichtige Arbeiten beendigt, worunter die ganze Linie von Florenz nach Foligno über Arezzo

Kaum hatte sich Oesterreich von den venetianischen Provinzen zurückgezogen, so traf die italienische Regierung mit der Gesellschaft der Oberitalienischen Bahnen ein Abkommen wegen des Baues der Strecke Ferrara-Pontelagoscuro und Rovigo und für die sofortige Wiederaufnahme des Betriebs auf den infolge des Krieges unterbrochenen venetianischen Linien. Nachdem später der Frieden abgeschlossen wurde, gingen die in den venetianischen Provinzen bestehenden Eisenbahnen in das Netz der Oberitalienischen Eisenbahnen über, unter Respektierung der von der österreichischen Regierung bewilligten Privilegien.

Wie vorstehend erwähnt ist, hatte die Gesellschaft Viktor Emanuel im Jahre 1863 die Konzession der Kalabrisch-sicilischen Eisenbahnen erhalten, und der diesbezügliche Vertrag bestand bis zum 31. August 1868 in Kraft. Im Jahre 1866 jedoch befand sich die genannte Gesellschaft, sowohl infolge des spärlichen Ertrages der wenigen eröffneten Linien als auch infolge des starken und allgemeinen Niedergangs des Kredites in Italien, derart in finanzieller Bedrängnis, dass sie genötigt war, die Regierung um einen Vorschuss für die Weiterführung der Arbeiten anzugehen.

Mais comme un tel système ne pouvait être maintenu et que, d'autre part, la société Victor-Emmanuel ne parvint pas à améliorer sa situation, une loi du 31 août 1868 décida de confier à l'entreprise générale Vitale, Charles, Picard et Cie la construction de ces lignes pour le compte du gouvernement, lequel, par le rachat de la concession accordée à la société Victor-Emmanuel, acquit la propriété de ce réseau.

Les travaux furent, en conséquence, repris sur toutes ces lignes, mais bientôt surgirent des contestations avec l'entreprise générale précitée sur la manière d'appliquer certains articles de la concession; d'autre part, l'entreprise se trouva elle-même dans une situation financière difficile, si bien que la loi du 28 août 1870 décida d'achever le réseau Calabre-Sicile aux frais et par les soins de l'Etat.

Par convention du 28 octobre 1871, approuvée par la loi du 30 décembre suivant, le gouvernement concéda pour quinze ans l'exploitation du réseau Calabre-Sicile déjà construit et à construire à la société des chemins de fer méridionaux.

Cette convention, qui devait subsister jusqu'en décembre 1885, fut annulée par le traité du 27 avril 1885, approuvé par la nouvelle loi organique des chemins de fer italiens dont il sera parlé plus loin.

Le 26 décembre 1870 fut terminé le gigantesque travail du tunnel du Mont Cenis, où l'on avait surmonté les nombreuses difficultés qui s'étaient présentées, spécialement celle du banc de quartz, long de 381 mètres, sur le versant de Modane. Le tunnel atteignit une longueur réelle de 12 333 mètres, mais après rectification de la galerie de jonction reliant les extrémités des galeries préparatoires, la longueur entre les deux orifices est d'environ 12 848 mètres.

Les voies d'accès une fois achevées de part et d'autre, le tunnel fut livré au trafic. Après les désastres de la France, en 1870, il se produisit un certain retard dans l'exécution des travaux de la section de St-Michel à l'orifice nord; mais l'a-

Aber da man bei einer solchen Lage der Dinge nicht weiterarbeiten konnte, und es anderseits der Gesellschaft Viktor Emanuel nicht gelang, ihre Lage zu verbessern, so wurde mit Gesetz vom 31. August 1868 beschlossen, den Bau dieser Linien der allgemeinen Unternehmung Vitali, Charles, Picard & Cie auf Rechnung der Regierung zu übertragen, unter Rückkauf der durch die Gesellschaft Viktor Emanuel erworbenen Konzession und Erwerbung des Eigentums dieses Netzes.

Die Arbeiten wurden alsdann auf allen vorbezeichneten Linien in Angriff genommen, aber es entstanden bald Streitigkeiten mit der genannten Unternehmung über die Art der Anwendung einiger Artikel des Vertrages; zudem befand sich die Unternehmung auch bald finanziell in einer eingeengten Lage, so dass mit Gesetz vom 28. August 1870 beschlossen wurde, die Vollendung des kalabrisch-sicilischen Netzes auf Rechnung und unter direkter Leitung des Staates auszuführen.

Mit Vertrag vom 28. Oktober 1871, genehmigt durch Gesetz vom 30. Dezember gleichen Jahres, übertrug die Regierung auf fünfzehn Jahre den Betrieb des schon gebauten und des noch zu bauenden kalabrisch-sicilischen Netzes der Gesellschaft der Meridional-Eisenbahnen.

Dieses Übereinkommen, das bis Ende Dezember 1885 hätte dauern sollen, wurde dann durch Vertrag vom 27. April 1885, genehmigt mit dem Gesetz über die Neuordnung der italienischen Eisenbahnen, über das wir später sprechen werden, aufgehoben.

Am 26. Dezember 1870 gelangte das grossartige Werk des Mont Cenis-Tunnels zur Vollendung, das grosse Schwierigkeiten, die sich ihm entgegenstellten, zu überwinden hatte, namentlich diejenige, die eine Quarzschicht in der Länge von 381 Meter auf der Seite von Modane bereitete. Der Tunnel erreichte eine wirkliche Länge von 12 333 Meter, aber nach Richtigstellung des Verbindungstollens zwischen den beiden Tunnelenden beträgt die Länge zwischen den beiden Eingängen ca. 12 848 Meter.

Sobald die Zufahrtslinien auf beiden Seiten erstellt waren, wurde der Tunnel dem Betrieb übergeben. Durch das Frankreich 1870 zugestossene Missgeschick entstand einige Verspätung in der Ausführung der Arbeiten der Strecke St-Michel

chèvement fut ensuite hâté, si bien qu'en octobre 1871 le tunnel put être entièrement livré à l'exploitation.

Du côté de l'Italie, l'achèvement des voies d'accès fut confié à la société de la haute Italie, qui se chargea par suite de l'exploitation jusqu'à la gare internationale de Modane, suivant les termes de la convention et du traité spécial qui étaient intervenues.

Un autre ouvrage important en matière de construction de chemins de fer fut celui de la ligne de Massa à Vintimille et à la frontière française vers Nice. Cette ligne avait été commencée par les soins du gouvernement, qui la concéda ensuite aux chemins de fer romains. Décidée en 1860, six ans après il n'y avait en exploitation que 34 kilomètres, de Massa à la Spezzia, avec le court embranchement de Carrare à Arenza.

Les embarras financiers dans lesquels tombèrent les chemins de fer romains, de leur côté, retardèrent les travaux. De plus, on avait rencontré de grandes difficultés techniques, notamment dans la dernière section entre Sestri et la Spezzia. La très grande dureté du calcaire compact et des autres roches rencontrées dans les tunnels de Mesco et de Biassa ralentirent sensiblement la marche des travaux.

Enfin, en 1874, ladite ligne put être ouverte et, le 21 octobre de cette même année, la locomotive put parcourir la ligne entière du littoral qui constituait une seconde voie de communication avec les chemins de fer de France.

Quant à l'exploitation de cette ligne, la loi du 28 août 1870 avait déjà décidé de la confier à la société des voies ferrées de la haute Italie, avec celle des lignes de Florence à Pistoja et à Pise, qui appartenaient primitivement à la société des chemins de fer romains.

A la société de la haute Italie fut encore donnée la ligne Udine-Pontebba, concédée à l'origine, par la loi du 30 juin 1872, à la banque générale de Rome et réclamée ensuite par la société de la haute Italie en vertu de son droit de préemption.

bis zum nördlichen Eingang: die Vollendung wurde jedoch nachher beschleunigt, so dass im Oktober 1871 der Tunnel vollständig dem Betrieb übergeben werden konnte.

Von seiten Italiens wurde die Ausführung der Zufahrtslinien der vorgenannten Gesellschaft der Oberitalienischen Eisenbahnen übertragen, welche alsdann den Betrieb bis zu der internationalen Station von Modane übernahm, wie im Vertrag und in der besondern Übereinkunft abgemacht worden war.

Eine andere wichtige Arbeit im Eisenbahnbau bestand in der Erstellung der Linie von Massa nach Ventimiglia und bis zur französischen Grenze bei Nizza. Diese Linie wurde unter direkter Leitung der Regierung begonnen und dann an die Römischen Eisenbahnen abgetreten. Obschon im Jahr 1860 dekretiert, standen 6 Jahre später nur 34 Kilometer von Massa nach Spezzia und die kleine Abzweigung von Carrara nach Avenza im Betriebe.

Auch bei den Römischen Eisenbahnen stellten sich finanzielle Verlegenheiten ein, die die Arbeiten verzögerten. Zudem begegnete man nicht unerheblichen technischen Schwierigkeiten, besonders in der letzten Teilstrecke zwischen Sestri und Spezzia. Die harte Beschaffenheit des kompakten Kalkgesteins und der Felsen, denen man in den Tunneln bei Mesco und Biassa begegnete, hinderten das Fortschreiten der Arbeit beträchtlich.

Im Jahre 1874 endlich konnte die genannte Strecke eröffnet werden und am 21. Oktober desselben Jahres die Lokomotive die ganze Küstenlinie durchfahren, die eine zweite Verbindung mit den Eisenbahnen Frankreichs bildete.

Hinsichtlich des Betriebes dieser Linie war schon mit Gesetz vom 28. August 1870 bestimmt worden, dass derselbe von der Gesellschaft der Oberitalienischen Eisenbahnen mit demjenigen der Linien von Florenz nach Pistoja-Pisa, welcher früher der Gesellschaft der Römischen Eisenbahnen übertragen war, übernommen werde.

Der Gesellschaft der Oberitalienischen Bahnen wurde auch die Linie Udine-Pontebba übertragen, welche ursprünglich mit Gesetz vom 30. Juni 1872 der allgemeinen Römischen Bank konzessioniert worden war und später von der genannten Gesellschaft, die das Vorzugsrecht besass, reklamiert wurde.

Cette ligne fut également difficile à exécuter et nécessita des ouvrages d'art importants et coûteux, tels que ponts, viaducs, etc. Elle ne put être achevée que le 25 juillet 1879 par l'ouverture du dernier tronçon Chiusaforte-Pontebba.

L'attention du gouvernement italien s'était fixée sur un autre passage important des Alpes pour souder ses propres lignes à celles qui, par la traversée du St-Gothard, devaient mettre en communication directe les chemins de fer italiens et ceux de Suisse et d'Allemagne.

Après de longues études, on exécuta les travaux de la ligne de Come à Chiasso, ouverte au trafic le 28 septembre 1876 et, en 1882, fut terminée la ligne d'Oleggio à Pino, ouverte au trafic le 4 décembre de la même année et qui rejoint à Bellinzone la ligne du St-Gothard pour former la grande artère du trafic entre le port de Gênes, la Suisse et l'Allemagne.

Après avoir énuméré les faits principaux qui se sont passés lors de la construction des chemins de fer italiens et sans procéder à la longue énumération des autres lignes diverses qui ont été ouvertes de 1861 à juillet 1885, soit par les soins de l'Etat, soit par ceux de l'industrie privée, il nous reste à dire quelques mots du système et de la répartition des grands réseaux des chemins de fer italiens tels qu'ils résultent de la dernière organisation qui leur a été donnée.

Le prélude en fut le rachat des chemins de fer romains par le gouvernement italien, rachat qui eut lieu à la fin de 1881 et celui des chemins de fer de la haute Italie, résultant de la convention de Bâle de 1876, après laquelle, pendant deux ans, l'exploitation fut confiée à la société des chemins de fer méridionaux autrichiens, jusqu'à ce qu'en 1878 l'exploitation de ces lignes eut directement passé à l'Etat.

Durant la période de 1878 à 1881, une commission parlementaire fut chargée d'étudier la question de savoir si pour les chemins de fer italiens il valait mieux appliquer l'exploitation privée ou celle de l'Etat; cette commission conclut enfin à l'exploitation privée avec participation de l'Etat aux bénéfices.

Auch diese Linie war schwer durchführbar und verursachte wichtige und kostspielige Kunstbauten, wie Brücken, Viadukte etc. Erst am 25. Juli 1879 konnte dieselbe mit der Eröffnung der letzten Teilstrecke Chiusaforte-Pontebba beendigt werden.

Auf einen andern wichtigen Alpenübergang hatte die italienische Regierung ihr Augenmerk gerichtet, um ihre Linien mit denjenigen zu verbinden, welche durch den Gotthardurchstich die italienischen Eisenbahnen in direkte Verbindung mit den Linien der Schweiz und Deutschlands bringen sollten.

Nach langen Studien wurden die Arbeiten der Linie Como-Chiasso ausgeführt und dieselbe am 28. September 1876 dem Betrieb übergeben; im Jahr 1882 wurde die Linie von Oleggio nach Pino vollendet und am 4. Dezember desselben Jahres für den Betrieb eröffnet; da sie sich in Bellinzona mit der Gotthardlinie vereinigt, wurde dadurch die grosse Arterie des Verkehrs zwischen dem Hafen von Genua, der Schweiz und Deutschland gebildet.

Nachdem wir die wichtigsten Ereignisse, die sich im italienischen Eisenbahnbau zugetragen, besprochen haben, bleibt uns noch übrig, ohne in langer Ausführung der verschiedenen andern Linien, welche seit 1861 bis zum Juli 1885 sowohl durch den Staat als durch die Privatindustrie nach und nach eröffnet wurden, zu gedenken, einige Angaben über die Einrichtung und Einteilung der grössten italienischen Eisenbahnnetze nach der letzten Neuordnung der italienischen Eisenbahnen zu machen.

Ein Vorläufer dieser war der Rückkauf der Römischen Eisenbahnen durch die italienische Regierung, der sich Ende 1881 vollzog, und derjenige der Oberitalienischen Eisenbahnen, der in dem Basler Übereinkommen von 1876 beschlossen und nach welchem der Betrieb während 2 Jahren der österreichen Südbahngesellschaft bis zu seinem Übergang an den Staat im Jahre 1878 übertragen wurde.

Während des Zeitraumes von 1878 bis 1881 war eine parlamentarische Kommission mit dem Studium der Frage beauftragt, ob für die italienischen Eisenbahnen der Privat- oder der Staatsbetrieb vorteilhafter sei: diese Kommission entschied sich für den Privatbetrieb unter Beteiligung des Staates an den Erträgnissen.

Sur cette base, on commença immédiatement les études et les négociations qui aboutirent aux conventions de 1885 passées avec les nouvelles sociétés des chemins de fer de la Méditerranée et des chemins de fer de Sicile, ainsi qu'avec la société déjà existante des chemins de fer méridionaux, qui avait assumé l'exploitation du réseau de l'Adriatique. Ces conventions furent ratifiées par la loi du 27 avril de la même année et entrèrent en vigueur le 1er juillet 1885.

B. Les conventions de 1885 relatives à l'exploitation des réseaux de la Méditerranée, de l'Adriatique et de la Sicile.

Les compagnies qui, en vertu des conventions de 1885, ont entrepris l'exploitation des chemins de fer étaient, savoir: la compagnie du réseau de la Méditerranée, celle des chemins de fer méridionaux et celle enfin du réseau sicilien.

En 1885, on attribua 4198 kilomètres de lignes à la compagnie du réseau de la Méditerranée, 4089 kilomètres au réseau de l'Adriatique et 598 kilomètres au réseau sicilien. Jusqu'en 1892, 1011 kilomètres furent nouvellement mis en exploitation sur le premier, 1140 sur le second et 295 sur le troisième de ces réseaux.

Ainsi que nous l'avons dit plus haut, les deux compagnies de la Méditerranée et du réseau sicilien s'étaient reconstituées: celle des chemins de fer méridionaux existait déjà et on lui confia l'exploitation du réseau de l'Adriatique.

L'exploitation des chemins de fer siciliens ayant été séparée ainsi de celle des lignes de la péninsule, ces dernières furent divisées dans le sens longitudinal en deux réseaux qui reçurent le nom des mers Méditerranée et Adriatique sur les côtes desquelles ils présentent le plus grand développement.

Ce mode de division fut adopté dans le but d'attribuer à chaque réseau des lignes à trafic important destinées à faire compensation pour les lignes à trafic restreint et aussi afin d'établir entre les deux compagnies une concurrence profitable aux intérêts du public.

Auf dieser Basis wurden sofort die Studien und Unterhandlungen eingeleitet, die zu den 1885 mit der neuen Gesellschaft der Mittelmehrbahnen und derjenigen des sicilianischen Netzes, sowie der bereits bestehenden Gesellschaft der Meridionalbahnen, die den Betrieb des adriatischen Netzes übernommen hatte, abgeschlossenen Verträgen führten. Diese Verträge sind mit Gesetz vom 27. April desselben Jahres genehmigt und mit dem 1. Juli 1885 in Kraft gesetzt worden.

B. Die Konventionen von 1885 betreffend den Betrieb des Mittelmeer-, des Adriatischen und des Sizilianischen Netzes.

Die Gesellschaften, welche infolge der Verträge von 1885 den Eisenbahnbetrieb übernahmen, waren also: die Italienische Gesellschaft für die Mittelmeer-Eisenbahnen, die Gesellschaft der Meridional-Eisenbahnen, und die Italienische Gesellschaft für die Sizilianische Eisenbahnen.

Der Mittelmeer-Eisenbahngesellschaft wurden im Jahr 1885 4198 Kilometer Bahnen, dem Adriatischen Netz 4089 und der Sizilianischen Gesellschaft 598 Kilometer zugewiesen. Bis zum Jahr 1892 sind weiter in Betrieb gesetzt worden 1011 Kilometer bei der Mittelmeer-Eisenbahngesellschaft, 1140 Kilometer bei der Adriatica und 295 Kilometer in Sizilien.

Die beiden Gesellschaften der Mittelmeer- und der Sizilianischen Bahnen hatten sich, wie schon erwähnt, neu gebildet; die Gesellschaft der Meridionaleisenbahn bestand bereits, und es wurde ihr der Betrieb des Adriatischen Netzes anvertraut.

Nachdem so der Betrieb der Sizilianischen Linien von demjenigen der kontinentalen Strecken ausgeschieden war, wurden diese ihrer Längsrichtung nach in zwei grosse Netze ausgeschieden, welche ihre Namen nun von den Küsten des Mittelmeers und des Adriatischen Meeres erhielten, auf denen sie ihre bedeutendste Entwicklung haben.

Die Längsverteilung geschah in der Absicht, jedem Netz Linien mit grossem Verkehr zuzuweisen, welche die Strecken mit beschränktem Verkehr ausglichen, und auch, um die beiden Netze in Konkurrenz unter sich zu bringen, damit ihr Wetteifer dem Publikum Vorteil bringe.

Les lignes de transit de Ventimille et de Modane dans la direction de la France et de Luino du côté de la Suisse furent attribuées à la Méditerranée: celles de Cormons, Pontebba et Ala, vers l'Autriche, échurent au réseau de l'Adriatique. Le trafic de transit par Chiasso fut réparti par moitié entre les deux compagnies, et, dans ce but, la ligne Milan-Chiasso fut déclarée ligne commune.

On procéda de même pour les lignes Milan-Rogoredo et Pise-Livourne par lesquelles l'Adriatique se trouve reliée à la Méditerranée.

A partir de l'ouverture de la ligne Spezzia-Parme, fut également déclaré commun le tronçon Parme-Plaisance.

Les gares de Milan, Rogoredo, Monza, Pavie, Plaisance, Pise, Livourne, Florence, Chiusi, Rome, Caserte, Naples, Tarente et Brindisi devinrent gares communes.

Le gouvernement italien confia aux compagnies l'exploitation des trois réseaux, en se réservant une participation au produit brut, ainsi qu'au bénéfice net, dès que celui-ci viendrait à dépasser le 7.5 % du capital-actions versé.

Les lignes non encore rachetées par des sociétés privées furent incorporées aux nouveaux réseaux, sous les mêmes conditions auxquelles l'Etat avait précédemment entrepris de les exploiter. Ainsi, les lignes dont la compagnie des chemins de fer méridionaux était concessionnaire, restèrent sa propriété, et le gouvernement continua à lui payer les subventions stipulées dans les actes de concession. L'exploitation de ces lignes, par contre, demeura réglée, en ce qui concerne les indemnités, par les dispositions de la convention de 1885.

Pour les réseaux principaux de la Méditerranée et de l'Adriatique, il fut convenu que 62,50 % du produit brut reviendraient à a compagnie exploitante. Quant au réseau sicilien, on lui accorda 82 % des recettes brutes, en considération des frais plus élevés d'exploitation résultant des rampes souvent considérables sur ses lignes. Mais cette répartition n'était applicable qu'au produit des premières années. Sur les sommes excédant ces produits de début, les compagnies devaient recevoir

Dem Mittelmeerbahnnetz wurden die Transitlinien in der Richtung nach Frankreich, über Ventimiglia und Modane, und aus der Schweiz über Luino, dem Adriatischen Netz diejenigen über Cormons, Pontebba und Ala nach Oesterreich zugewiesen. Den Transitverkehr über Chiasso haben die beiden Gesellschaften zu gleichen Teilen: die Linie Mailand-Chiasso ist zu diesem Zwecke als Gemeinschaftslinie bezeichnet worden.

Ebenso wurden die Linien Mailand-Rogoredo und Pisa-Livorno als gemeinschaftlich erklärt, welche der Adriatica die Zufahrt auf das Mittelmeernetz ermöglichen.

Auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Linie Spezzia-Parma wurde ferner die Strecke Parma-Piacenza als gemeinschaftliche Betriebsstrecke erklärt.

Die Bahnhöfe von Mailand, Rogoredo, Monza, Pavia, Piacenza, Pisa, Livorno, Florenz, Chiusi, Rom, Caserta, Neapel, Tarent und Brindisi sind Gemeinschaftsbahnhöfe.

Die italienische Regierung übertrug den Gesellschaften den Betrieb der drei Netze unter der Bedingung einer Beteiligung am Bruttoertrag wie auch am Nettoertrag, sobald dieser 7,5% des auf Aktien einbezahlten Gesellschaftskapitals überschreitet.

Die von Privatgesellschaften noch zu erwerbenden Linien wurden unter den Bedingungen, unter welchen der Staat früher deren Betrieb übernommen hatte, den neuen Netzen eingereiht; diejenigen, welche der Meridional-Eisenbahngesellschaft konzessioniert worden waren, blieben im Eigentum dieser Gesellschaft und die Regierung bezahlte die bei deren Konzessionierung versprochenen Subventionen weiter. Hingegen blieb der Betrieb dieser Linien, soweit die Entschädigung dafür in Betracht kommt, den Bestimmungen der Konvention von 1885 unterworfen.

Für die Hauptnetze des Mittelmeer- und des Adriatischen Netzes wurde vereinbart, dass 62,50 % des Bruttoertrages zum voraus der betriebsführenden Gesellschaft gehören. Für die Sizilianischen Bahnen wurden der Gesellschaft 82 % des Bruttoertrages gesichert mit Rücksicht auf die grössern Betriebskosten auf den oft bedeutenden Steigungen. Diese Verteilung wurde aber nur für den (sogenannten) Anfangsertrag festgesetzt. An dem Überschuss über diesen Anfangsertrag erhielten die

une quote-part moins importante en raison de la réduction des dépenses d'exploitation résultant d'un trafic supérieur à la moyenne.

Enfin, pour les lignes complémentaires à construire conformément à la loi du 29 juillet 1870, les compagnies exigeaient une garantie fixe, et l'Etat s'engageait à payer pour chaque ligne en exploitation une somme de 3000 lires par kilomètre, tout en abandonnant, en même temps, la moitié du produit brut aux compagnies exploitant les réseaux de la Méditerranée et de l'Adriatique, et de 65 % à celle du réseau sicilien. Mais il fut convenu en même temps que dès qu'une ligne complémentaire présenterait une recette de 15 000 lires par kilomètre de longueur effective, elle passerait au réseau principal et serait traitée comme ce dernier en ce qui concerne la répartition du produit, auquel cas le produit de début devrait être augmenté à raison de 3000 lires par kilomètre de ligne complémentaire incorporée au réseau principal.

Toutes les dépenses ordinaires et extraordinaires de l'exploitation et de l'administration restaient à la charge des compagnies, de même que les pertes occasionnées par des incendies — sauf celles provenant de cas de force majeure — ainsi que les impôts directs grevant exclusivement la propriété, les impôts indirects, les dommages causés au matériel roulant et au matériel d'exploitation par des cas de force majeure, et enfin les frais d'assurance.

Les fonds de réserve suivants devaient être créés en vue de l'entretien de la voie et du matériel:

1° pour les dommages occasionnés à la voie par des cas de force majeure,
2° pour le renouvellement de la partie métallique des installations;
3° pour le renouvellement du matériel roulant mis hors d'usage.

Le premier de ces fonds est constitué au moyen d'un prélèvement annuel sur le produit brut de l'exploitation, à raison de 200 lires par kilomètre; le second, par un prélèvement de 150 lires pour

Gesellschaften eine geringere prozentuale Quote, mit Rücksicht auf die geringeren Kosten des Betriebes für den das Normale überschreitenden Verkehr.

Für die Ergänzungslinien endlich, welche auf Grundlage des Gesetzes vom 29. Juli 1870 zu erstellen waren, wurde von den Gesellschaften eine feste Garantie verlangt, und der Staat übernahm dann die Verpflichtung, für jede im Betriebe stehende Strecke dieser Linien eine Betriebssubvention von 3000 Lire pro Kilometer zu bezahlen, und überliess gleichzeitig den Gesellschaften für die zum Mittelmeer- und zum Adriatischen Netz gehörenden Strecken die Hälfte, und für die Ergänzungslinien zum Sizilianischen Netz 65 % des Bruttoertrages zum voraus. Ferner wurde vereinbart, dass sobald eine Ergänzungslinie einen Ertrag von 15 000 Lire pro Kilometer virtueller Länge erreiche, diese Linie ins Hauptnetz übergehe und die Verteilung der Einnahme nach den für dieses geltenden Bestimmungen zu erfolgen habe, in welchem Falle der Anfangsertrag im Verhältnis von 3000 Lire pro Kilometer der dem Hauptnetz einverleibten Ergänzungslinien vermehrt werden soll.

Den Gesellschaften liegt die Bezahlung aller gewöhnlichen und aussergewöhnlichen Kosten für den Betriebsdienst und die Verwaltung ob; ebenso haben sie für die Schäden im Falle von Brand, mit Ausnahme derjenigen infolge höherer Gewalt, für die direkte Steuer, welche ausschliesslich das Eigentum belastet, ferner für die indirekten Abgaben, für die Schäden aus Ursachen höherer Gewalt am rollenden und am Betriebs-Materiale, und für die Kosten der Versicherungen aufzukommen.

In Bezug auf die Unterhaltung des Bahnweges und des Materials sind folgende Reservefonds vorgesehen:

1. für die auf der Bahn vorkommenden Fälle höherer Gewalt;
2. für die Erneuerung der metallischen Teile der Bahnanlage und Ausrüstung;
3. für die Erneuerung des durch Abnützung unbrauchbar gewordenen Rollmaterials.

Der erste dieser Fonds wird durch eine alljährliche Vorentnahme von 200 L. pro Kilometer auf den Brutto-Betriebsertrag gebildet; der zweite durch Vorentnahme von 150 L. pro Kilometer

chaque kilomètre à voie simple et de 250 lires pour chaque kilomètre à double voie, plus un ½ pour cent des recettes dépassant le produit des premières années et de celles résultant de la vente du matériel des installations remplacé. Le troisième fonds enfin est alimenté par un prélèvement annuel de 1,25 % sur le produit brut des premières années, de ½ % pour les réseaux de la Méditerranée et de l'Adriatique et de 1 % pour le réseau sicilien sur les recettes dépassant celles des premières années; puis, au moyen du solde actif provenant de la location du matériel roulant et du prix de vente des matériaux hors d'usage. Il est en outre attribué, à l'ensemble des trois fonds, 10 % du produit brut des premières années pour les réseaux de la Méditerranée et de l'Adriatique, 15 % pour le réseau sicilien, et 16 et 22 % respectivement des recettes excédentes.

Bahnlange für die Strecken mit einfachen und 250 L. pro Kilometer für Strecken mit Doppelgleisen, unter Hinzufügung eines halben Prozentes des etwaigen Bruttoertrages des Betriebes über den Anfangsertrag hinaus und des Ertrages aus dem Verkauf der durch neues Material ersetzten Ausrüstungsgegenstände. Der dritte Fonds endlich wird gespeist durch die jährliche Entnahme von 1,25 % auf den zu Anfang angenommenen Bruttoertrag, und für die Netze der Mittelmeerbahn und der Adriatischen Gesellschaft je eines halben Prozents, für das Sizilianische Netz eines Prozents, von den über den Anfangsertrag hinausgehenden Brutto-Betriebseinnahmen, und ferner durch Hinzufügung eines Teiles des Aktivsaldos der Mietgelder für das Rollmaterial, und des Erlöses aus dem Verkauf der ausser Gebrauch gesetzten Materialien. Im übrigen sind allen drei Fonds zusammen von dem Mittelländischen und Adriatischen Netze 10 % und von dem Sizilianischen Netz 15 % von dem Anfangs-Bruttoertrage und 16 beziehungsweise 22 % von den Mehreinnahmen zugewiesen.

A côté de ces fonds, il existe une caisse destinée à pourvoir aux augmentations d'installations et d'aménagements exigées par le développement du trafic.

Cette caisse, ainsi que les fonds de réserve, sont la propriété de l'Etat, mais ils sont administrés par les compagnies et sous leur responsabilité. Celles-ci durent acheter de l'Etat le matériel roulant et les approvisionnements; mais sur les sommes payées de ce chef il leur est fait une bonification par le gouvernement pour l'emploi du matériel roulant et du matériel d'exploitation.

Les tarifs généraux sont fixés par la loi concernant les conventions et ne peuvent être élevés que par une nouvelle loi; les tarifs spéciaux peuvent l'être par décret royal. Des réductions de taxes peuvent être faites par décret ministériel, après entente entre les compagnies et le gouvernement. Lorsque les compagnies ne consentent pas à un abaissement des tarifs jugé nécessaire par le gouvernement, celui-ci a le droit d'en réclamer l'exécution; les compagnies, tout en réservant leurs droits à un dédommagement de la part de l'Etat, sont tenues d'accepter l'abaissement proposé.

Daneben besteht eine Kasse für die Vermehrung der Anlagen und Einrichtungen, welche infolge der Vergrösserung des Verkehrs notwendig werden kann.

Diese Kasse und die Reservefonds sind Eigentum des Staates, werden aber von den Betriebsgesellschaften und unter ihrer Verantwortlichkeit verwaltet. Die Betriebsgesellschaften hatten von der Regierung das Rollmaterial und die Vorräte zu erwerben; auf die dafür bezahlten Summen bezahlt die Regierung den Gesellschaften eine Vergütung für den Gebrauch des rollenden und des Betriebsmaterials.

Die allgemeinen Tarife sind in dem Gesetze betreffend die Konventionen festgelegt und können nur durch Gesetz erhöht werden; die Specialtarife durch königliches Dekret. Abänderungen nach unten sind im Einverständnis der Gesellschaften und der Regierung durch Ministerialdekret festzustellen. Wenn die Eisenbahngesellschaften einer Taxermässigung nicht zustimmen, welche nach dem Ermessen der Regierung notwendig ist, so ist diese befugt, die Durchführung derselben zu verlangen, und die Betriebsgesellschaften haben sich vorbehaltlich des Anspruchs auf Entschädigung durch den Staat zu fügen.

Les compagnies sont obligées d'exécuter les constructions nouvelles; il leur est loisible de se procurer les fonds nécessaires à cet effet par l'émission d'obligations 3 % remboursables dans une période de 90 années. Les sommes exigées pour le service des intérêts et de l'amortissement de ces titres sont fournies par le gouvernement.

Les contrats d'exploitation sont stipulés pour une durée de 60 années, réparties en trois périodes de 20 années. Ils peuvent être résiliés à la fin de chacune de ces périodes, s'ils sont dénoncés, soit par le gouvernement, soit par les compagnies, 2 ans avant l'expiration du délai.

Pour assurer l'exécution des contrats, il a été institué par la loi sur les conventions une administration spéciale, désignée sous le nom d'inspection générale royale des chemins de fer et dont les attributions ont été indiquées dans ce bulletin, année 1894 p. 249.[1])

C. Notices relatives aux frais de construction des chemins de fer italiens, aux recettes directes et immédiates de leur exploitation, ainsi qu'aux recettes et dépenses résultant pour l'Etat de l'exploitation des chemins de fer dans l'état de choses actuel.

Pour compléter les données historiques qui précèdent, relativement aux origines des chemins de fer italiens et à l'organisation actuelle de leur exploitation, il nous paraît utile de fournir les renseignements ci-après et de donner un exposé rapide et synthétique relatif aux résultats économiques obtenus, en relevant, où nous le jugerons nécessaire, les points les plus saillants concernant la construction ou l'exploitation.

Si l'on veut tenir compte de la manière dont se répartit aujourd'hui la propriété des chemins de fer italiens ainsi que de leur importance et de leur homogénéité, il convient de les répartir dans les quatre groupes suivants:

1° lignes à voie normale appartenant à l'Etat;

2° lignes à voie normale appartenant à la compagnie des chemins de fer Méridionaux;

3° lignes à voie normale appartenant à divers, et

[1]) Et année 1899 p. 212.

Die Gesellschaften sind zur Ausführung der Neubauten verpflichtet; es ist ihnen überlassen, die dafür erforderlichen Geldmittel durch Ausgabe 3%iger, in 90 Jahren kündbarer Obligationen zu beschaffen. Die zur Verzinsung und Amortisation der Obligationen nötigen Gelder werden von der Regierung geliefert.

Die Betriebsverträge sind für 60 Jahre abgeschlossen, welche in drei Perioden von je 20 Jahren zerfallen. Sie können auf eine von der Regierung oder den Gesellschaften ausgehende 2jährige Voranzeige hin zu Ende jeder Periode aufgelöst werden.

Zur Überwachung der Ausführung der Verträge ist in dem Gesetze über die Konventionen selbst eine besondere Behörde, das königliche Generalinspektorat der Eisenbahnen, geschaffen worden, über dessen Attribute in dieser Zeitschrift, Jahrgang 1894 S. 248[1]) berichtet ist.

C. Mitteilungen über die Baukosten der italienischen Eisenbahnen und die direkten und unmittelbaren Betriebseinnahmen, sowie über die Einnahmen und Ausgaben des Staates betreffend den Eisenbahnbetrieb nach der gegenwärtig bestehenden Ordnung.

Als wünschenswerte Ergänzung und gleichsam Vervollständigung der geschichtlichen Mitteilungen über die Entstehung der italienischen Eisenbahnen und die gegenwärtige Ordnung des Betriebes lassen wir, in kurzer und synthetischer Form, die nachstehenden Angaben folgen, die die wirtschaftlichen Erfolge betreffen, unter Hervorhebung, wo es notwendig erscheint, der springenden Punkte sowohl in Ansehung des Baues als des Betriebes.

Unter Betrachtnahme der gegenwärtigen Eigentumsverhältnisse und mit Rücksicht auf die Bedeutung und die Gleichartigkeit der italienischen Eisenbahnen erscheint es zweckmässig, dieselben nach folgenden vier Gruppen einzuteilen:

1. normalspurige Eisenbahnen im Eigentum des Staates;
2. normalspurige Eisenbahnen, welche der Meridional-Eisenbahngesellschaft gehören;
3. normalspurige Eisenbahnen im Eigentum Verschiedener, und

[1]) Und Z. 1899 S. 212.

4° lignes à voie étroite et lignes spéciales appartenant à divers.

Nous faisons remarquer ici que l'Etat est devenu propriétaire d'un groupe important de chemins de fer à la suite de causes variées et multiples qu'il est superflu d'énumérer en détail. Il suffit d'en mentionner les trois plus importantes et plus intéressantes. La première de ces causes découle de la loi n° 5002 du 29 juillet 1879, laquelle, dans le but de combler les lacunes que présentait le système des chemins de fer de l'époque et de donner un nouvel essor au trafic des lignes principales au moyen de nombreux embranchements nouveaux, autorisa la construction de voies ferrées complémentaires en fixant la dépense de ce chef au chiffre respectable de 1260 millions de lires, alors que finalement la plupart des lignes dont l'établissement incomba à l'Etat — ainsi que nous l'avons vu plus haut — exigèrent plus du double des frais prévus. Les deux autres causes résultent du rachat des chemins de fer de la Haute-Italie et de la Romagne, approuvé par les lois n°s 3181 du 29 juin 1875, et 5249 du 29 janvier 1880, et qui mit l'Etat en possession d'un groupe de lignes acquises, les premières au prix de 764,875, et les secondes au prix de 454,285 millions de lires.

Nous indiquons ci-après, d'après les dernières données officielles du gouvernement (exercice financier 1892/1893), compulsées avec soin et adaptées au plan de la présente étude, le prix de revient des chemins de fer italiens en exploitation:

4. schmalspurige und Specialbahnen im Eigentum Verschiedener.

Zu bemerken ist hierbei, dass das Eigentum des Staates an einer bedeutenden Gruppe von Eisenbahnen von verschiedenen und verschiedenartigen Umständen herrührt, welche alle aufzuzählen überflüssig erscheint. Es wird genügen, die drei wichtigsten und interessantesten derselben zu erwähnen. Die erste dieser Ursachen ist in dem Gesetze vom 29. Juli 1879, Nr. 5002, begründet, mit welchem, um die Lücken auszufüllen, die im Eisenbahnsystem damals bestanden, und den Verkehr der Hauptlinien durch neue und zahlreiche Abzweigungen zu beleben, der Bau von sogenannten Ergänzungslinien beschlossen und dafür in diesem Gesetze der ansehnliche Betrag von 1260 Millionen Lire zu verwenden in Aussicht genommen wurde, während der grösste Teil der Linien, welche, wie früher gesagt, vom Staate direkt ausgeführt werden mussten, schliesslich mehr als das Doppelte der veranschlagten Summe erforderte. Die andern beiden Ausgangspunkte liegen in dem bekannten Rückkauf der Oberitalienischen und der Romanischen Eisenbahnen, der durch das Gesetz vom 29. Juni 1876, Nr. 3181, und vom 29. Januar 1880, Nr. 5249, bewilligt worden war, und zufolge dessen der Staat mit einem Kostenaufwand von 764,875 und 454,285 Millionen Lire in den Besitz einer Gruppe von Linien trat.

Die Kosten der im Betriebe stehenden italienischen Eisenbahnen, die sich aus den neuesten, von der Regierung ausgehenden offiziellen Angaben (Finanzjahr 1892/1893) ergeben, sind aus diesen Angaben nach dem der gegenwärtigen Arbeit zu Grunde liegenden Plane sorgfältig ausgezogen und zusammengestellt worden, und haben betragen:

	Frais de construction des lignes et du matériel roulant. *Für Bau und Ausrüstung mit Rollmaterial.* Total L. *Im ganzen L.*	Moyenne par km L. *im Durchschnitt pro km L.*	Longueur km. *Länge km.*	
pour le 1er groupe	3 535 604 437	398 030	8933	für die 1. Gruppe
» » 2e »	673 142 738	329 326	2044	» » 2. »
» » 3e »	281 983 240	154 173	1829	» » 3. »
» » 4e »	99 054 022	113 594	872	» » 4. »
Total	4 589 784 437	335 558	13 678	

Les chiffres qui précèdent représentent, bien entendu, les frais directs de construction des chemins de fer, c'est-à-dire les frais occasionnés par leur construction même: il y est fait abstraction des dépenses résultant des opérations de crédit effectuées en vue de la constitution des capitaux nécessaires, attendu que le gouvernement italien considère généralement, on le sait, l'établissement de chemins de fer comme un placement de fonds qu'il se procure en majeure partie, non pas au moyen des ressources ordinaires du budget, mais par voie d'emprunts dont les intérêts et l'amortissement sont mis à la charge du budget du Trésor.

Dans le tableau suivant nous plaçons, pour lesdits quatre groupes de chemins de fer, et toujours d'après les derniers documents officiels, en regard des frais de construction les recettes annuelles brutes du trafic et les dépenses d'exploitation:

Nicht zu übersehen ist dabei, dass diese die direkten Baukosten, das heisst die Kosten sind, welche thatsächlich auf die Bauausführung verwendet wurden, unter Ausschluss also der Kredit- und Geldoperationen zur Beschaffung der erforderlichen Kapitalien, weil, wie bekannt, der italienische Staat im allgemeinen den Bau der Eisenbahnen als eine Kapitalanlage betrachtet, welche zum grössten Teil nicht aus den gewöhnlichen Mitteln des Budgets, sondern durch Anleihen beschafft wurde, für welche Verzinsung und Amortisation auf das Budget des Schatzamtes verwiesen ist.

Den Baukosten sind, immer auf Grundlage der neuesten offiziellen Angaben, die Bruttoerträge des Verkehrs und die Betriebskosten gegenüberzustellen, welche für die gleichen vier Gruppen in der nachstehenden Tabelle zusammengestellt sind:

	Recettes brutes du trafic. Total. *Bruttoeinnahmen des Verkehrs. Im ganzen* L.	Par km de long. moyenne exploité. *Pro km mittlere Betriebslänge.* L.	Dépenses d'exploitation. Total. *Betriebskosten. Im ganzen.* L.	Par km de long. moyenne exploité. *Pro km mittlere Betriebslänge.* L.	Coefficient d'exploitation. *Verhältnis der Kosten zu den Einnahmen.*	
pour le 1er groupe	196 741 596	21 855	132 831 506	14 755	67,5 %	für die 1. Gruppe
» » 2e »	37 580 000	19 206	26 400 000	13 517	70,4 %	» » 2. »
» » 3e »	16 216 917	8 635	11 801 255	6 284	72,7 %	» » 3. »
» » 4e »	2 677 462	3 070	3 118 421	3 575	116,5 %	» » 4. »
Total	253 135 975	18 528	174 151 182	12 747	68,8 %	

Il va sans dire que dans le chiffre des recettes brutes du trafic figurent également les recettes indirectes, et dans celui des dépenses de l'exploitation les frais généraux, les frais extraordinaires d'entretien et de renouvellement du matériel mobile, ainsi que des installations fixes, mais seulement pour autant qu'ils se rapportent à l'exploitation; ces frais revêtent, en effet, le caractère de dépenses permanentes variant peu d'une année à l'autre.

Les recettes nettes de l'exploitation indiquées plus haut, représentent donc la valeur économique réelle des chemins de fer, par rapport à ce qu'ils ont coûté effectivement; en d'autres termes, elles indiquent le chiffre du bénéfice réalisé, déduction faite des intérêts et de l'amortissement du capital d'établissement.

In den Bruttoeinnahmen des Verkehrs sind selbstverständlich auch die indirekten Einnahmen, und in den Betriebsausgaben die Unkosten allgemeiner Natur, die ausserordentliche Unterhaltung und Erneuerung sowohl des beweglichen Materials als der festen Einrichtungen eingeschlossen, soweit sie sich auf den Betrieb beziehen, weil diese Kosten den Charakter fortdauernder Verwendungen haben und von einem Betriebsjahr zum andern sich wenig verändern.

Die oben erwähnten Nettoeinnahmen des Betriebes repräsentieren den wirklichen wirtschaftlichen Wert der Eisenbahnen gegenüber den Erstellungskosten: mit andern Worten: sie geben den Betrag an, welcher nach Abzug der Betriebsausgaben für die Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals übrig bleibt.

Ce bénéfice est de:

Dieser Betrag stellt sich auf:

Pour le groupe		En % du capital d'établissement. *In % des Anlagekapitals.*	*Bei der Gruppe*
1	63 910 090 L.	1,80 %	1
2	11 100 000 »	1,64 %	2
3	4 415 662 »	1,56 %	3
4	— 440 959 »	— 0,44 %	4

soit au total 78 984 793 lires, ou 1,72 % du capital d'établissement.

Comme il est facile de comprendre, les moyennes susindiquées résultent de facteurs qui varient sensiblement d'une ligne à l'autre; par exemple, en ce qui concerne la construction, les difficultés techniques ont été normales dans certains cas, tandis que dans d'autres elles ont souvent été très grandes, ce qui n'est pas pour surprendre lorsqu'on considère que l'Italie est un pays coupé en deux par la grande chaîne des Apennins, entouré par la mer ou par les Alpes et traversé par des fleuves importants.

C'est pourquoi, comme nous l'avons fait remarquer déjà dans la partie historique de cette étude, de nombreuses lignes ont exigé le percement d'une quantité de tunnels, la construction de ponts et de viaducs considérables et le passage de grandes hauteurs. Aussi les frais de construction des diverses lignes comprises dans les trois groupes à voie normale précités — il s'agit des lignes entières et non pas de certains de leurs tronçons — ont-ils varié par kilomètre entre 917 425 lires pour la ligne à fortes courbes et rampes de Bologne à Pistoie (longueur construite: 94 kilomètres), sur laquelle il existe 49 tunnels d'une longueur totale de 18 km 950 et 47 ponts et viaducs d'une importance particulière, et 97 111 lires pour celle de Chivasso à Cesale (longueur construite: 45 kiliomètres) sans tunnels ni grands mouvements de terres, ni ouvrages d'art considérables [1]).

[1]) Nous devons faire remarquer que dans le coût kilométrique indiqué ici on a laissé intentionnellement de côté les frais de construction de la ligne auxiliaire de Giovi (longueur construite: 23 kilomètres), de la ligne Turin-Gênes, qui se sont élevés à la somme énorme de 3 431 739 lires par kilomètre, attendu qu'il s'agit là d'un cas isolé et dépendant de causes techniques absolument uniques et exceptionnelles.

im ganzen also auf 78 984 793 L. oder durchschnittlich 1,72 % des Anlagekapitals.

Wie leicht zu verstehen, sind die ausgerechneten Durchschnittswerte das Resultat von Elementen, welche für die einzelnen Linien erheblich verschieden sind, da, zum Beispiel hinsichtlich der Bauverhältnisse, die zu überwindenden technischen Schwierigkeiten in manchen Fällen in normalem Umfang sich hielten, oft aber sehr bedeutend waren, was leicht begreiflich ist, wenn man in Betracht zieht, dass Italien durch die grosse Bergkette der Apenninen durchschnitten, von den Alpen und dem Meer umgeben und von grossen Flüssen durchzogen ist.

Aus diesen Gründen waren, wie in der geschichtlichen Darstellung schon hervorgehoben ist, für viele Linien zahlreiche Tunnel durchzubrechen, bedeutende Brücken und Viadukte zu erstellen und grosse Höhen zu überwinden. Daher kommt es auch, dass die Baukosten einzelner Linien (wenn man die vollständige Bahn und nicht bloss einzelne Stücke derselben in Betracht zieht) in den drei Gruppen mit normaler Spurweite zwischen einem mittleren kilometrischen Bauaufwand von 917 425 L. für die mit starken Kurven und grossen Steigungen erstellte Linie Bologna-Pistoja (Baulänge 94 km), auf welcher 49 Tunnel in einer Gesamtlänge von 18,950 km gebohrt und 47 zum Teil sehr bedeutende Brücken und Viadukte erstellt werden mussten, und einem kilometrischen Bedarf von nur 97 111 L. für die Linie Chivasso-Cesale (Baulänge 45 km), ohne Tunnel, grosse Erdarbeiten und bedeutende Kunstbauten, schwankten [1]).

[1]) In den kilometrischen Baukosten für die erwähnten schwierigen Linien sind absichtlich die Kosten für die Hulfslinie von Giovi (Baulänge 23 km) der Linie Turin-Genua nicht erwähnt, welche die ausserordentliche Summe von 3 431 739 L. pro Kilometer erreichten, da es sich um einen einzelnen Fall handelt, wo durchaus ausnahmsweise technische Verhältnisse zu berücksichtigen waren.

De même, les recettes brutes et les dépenses de l'exploitation pour les groupes de chemins de fer en question dépendent des conditions particulières de chaque ligne; les recettes varient naturellement selon l'intensité du trafic et les fluctuations de ses résultats, les dépenses de l'exploitation, d'après les exigences variées du service, en général, et en particulier, d'après les nécessités du service des gares et de la traction.

Et pour corroborer ce qui précède, nous indiquons à cette place les resultats obtenus pour les diverses lignes énumérées ci-après:

In gleicher Weise richten sich die Bruttoertrage und die Ausgaben des Betriebs bei den verschiedenen Gruppen nach den besonderen Verhältnissen der einzelnen Linien, und ändern die Einnahmen sich selbstverständlich mit der Dichtigkeit des Verkehrs und dem Wechsel seiner Ergebnisse und die Betriebskosten mit den verschiedenen Erfordernissen des Dienstes im allgemeinen und im besondern mit den technischen Bedürfnissen des Stations- und des Zugsdienstes.

Zum Beweis für diese Ausführungen verweisen wir auf die bei den nachstehenden einzelnen Linien erzielten Ergebnisse: Es waren nämlich:

	Recettes moyennes par km. *Die durchschnittlichen Einnahmen*	Dépenses d'exploitation par km. *kilometrischen Betriebskosten*	Coefficient d'exploitation. *Das Verhältnis zwischen Ausgaben u. Einnahmen.*	
	L	L.	%	
Ligne Turin-Gênes (Haute-Italie)	91 732	49 871	54,36	bei der Linie Turin-Genua (Oberitalien)
» Bologne-Florence (Italie centrale) .	42 342	24 208	57,18	» » » Bologna-Florenz (Mittelitalien)
» Trévise-Motta (Haute Italie) . . .	3 017	5 860	194,20	» » » Treviso-Motta (Oberitalien)
» Zollino-Gallipoli (Italie méridionale)	3 472	6 873	197,92	» » » Zollino-Gallipoli (Süditalien)

L'écart entre les chiffres de ce tableau s'explique facilement si l'on tient compte que les deux premières de ces lignes sont d'un intérêt général et qu'elles ont un trafic local et de transit considérable par le fait qu'elles desservent des centres de production et d'activité importants; aussi, malgré les difficultés exceptionnelles d'exploitation qu'elles présentent, provenant des fortes rampes et des tunnels, malgré encore certaines particularités qui lui sont propres, et qui nécessitent des dépenses considérables, à côté des frais du service des gares et de la traction, les résultats financiers de l'exploitation de ces lignes sont-ils toujours satisfaisants. Au contraire, les deux autres lignes, d'intérêt purement local, qui se trouvent dans des conditions quasi opposées à celles des lignes ci-dessus, donnent nécessairement des résultats inverses qui se traduisent financièrement par un déficit.

Avant d'arriver aux conclusions du présent travail, nous voulons donner encore quelques indications relatives à la quantité, à la nature et au travail du matériel roulant des chemins de fer italiens:

Die Verschiedenheit der Ergebnisse erklärt sich leicht, wenn man in Betracht zieht, dass die zwei ersten Linien, von allgemeiner Bedeutung, einen grossen lokalen und Transitverkehr haben, da sie bedeutende Produktions- und Arbeitscentren bedienen, dann aber auch ausnahmsweise Betriebsschwierigkeiten, grosse Steigungen mit Tunneln innerhalb derselben und andere ihnen eigentümliche Verhältnisse haben, welche bedeutende Ausgaben über die Kosten des Stations- und Zugsdienstes hinaus verursachen, die aber doch nicht hindern, dass die finanziellen Ergebnisse immer zufriedenstellend sind; während die zwei letzten Linien, ausschliesslich von lokalem Interesse und unter Verhältnissen, welche denen der beiden ersten gleichsam entgegengesetzt sind, natürlich auch entgegengesetzte Resultate ergeben und finanziell passiv abschliessen.

Bevor wir zu den Schlussfolgerungen dieser Abhandlung übergehen, wollen wir noch einige Angaben über die Menge, die Beschaffenheit und hinsichtlich der Leistungen des Rollmaterials bei den italienischen Eisenbahnen einschalten:

	Km de longueur exploitée	Nombre des locomotives Total.	Nombre des locomotives Par km.	Nombre des véhicules pour le trafic et les trains de service. Voitures à voyageurs.	Fourgons à bagages	Wagons à marchandises.	Ensemble.	Par km.	
	Km Betriebslänge.	*Anzahl der Lokomotiven im ganzen.*	*pro km.*	*Anzahl der Fahrzeuge für den Verkehr und die Dienstzüge. Pers.-Wagen.*	*Gepäck-wagen.*	*Last-wagen.*	*Zusammen.*	*Pro km.*	
Lignes exploitées par les trois grandes compagnies . . .	11 416	2 510	0,219	7 328	1 666	44 338	53 332	4,672	Linien im Betriebe der drei grossen Gesellschaften.
Chemins de fer à voie norm. appartenant à divers. compagnies	1 685	206	0,123	731	149	1 756	2 636	1,565	Normalspurbahnen verschiedener Gesellschaften.
Chemins de fer à voie étroite et chemins de fer spéciaux. . .	870	118	0,136	384	59	869	1 312	1,508	Schmalspur- und Specialbahnen.
	13 971	2 834	0,203	8 443	1 874	46 963	57 280	4,100	

Les locomotives ont parcouru 64 793 164 km utiles et 19 942 490 km de manœuvres, soit en tout 84 735 654 km, ce qui donne une moyenne annuelle de 29 900 km (30 456 km pour les grandes compagnies, 30 023 pour les lignes appartenant à diverses compagnies, 17 839 pour celles à voie étroite et les chemins de fer spéciaux) ou une moyenne quotidienne de 231 541 km. Le parcours des voitures et wagons, y compris celui effectué sur les lignes étrangères et dans les trains de service a été de 874 911 075 km, chiffre qui représente une moyenne de 15 274 km par véhicule (15 534 pour les grandes compagnies, 13 364 pour les lignes appartenant à diverses compagnies et 8 518 pour celles à voie étroite et les chemins de fer spéciaux) ou une moyenne quotidienne de 2 390 494 km.

Au point de vue purement économique, les chemins de fer italiens n'ont pas donné des résultats favorables, si l'on considère que dans ce pays le taux de l'argent est généralement élevé et que les titres émis par l'Etat rapportent au moins 4 %, déduction faite de tous impôts, tandis qu'il ressort de ce que nous avons dit précédemment que les chemins de fer — même si on ne tient compte que de ceux des trois premiers groupes (lignes à voie normale) — donnent un produit net bien inférieur, et que le quatrième groupe, celui des lignes à voie étroite et des chemins de fer spéciaux, accuse même un déficit. En effet, le bénéfice net de l'exploitation des chemins de fer à voie normale varie entre 1,80 et 1,56 %; alors que pour les lignes à voie étroite et les chemins de fer spéciaux les frais d'exploitation

Die Lokomotiven haben 64 793 164 Nutz- und 19 942 490 Rangierkilometer, im ganzen also 84 735 654 km, oder pro Lokomotive durchschnittlich jährlich 29 900 km (30 456 bei den grossen Gesellschaften, 30 023 bei den verschiedenen Gesellschaften, 17 839 bei den Schmalspur- und Specialbahnen) oder täglich 231 541 km zurückgelegt. Auf eigenen und fremden Bahnen wurden die Wagen, einschliesslich deren Verwendung in den Dienstzügen, im ganzen 874 911 075 km oder jeder Wagen durchschnittlich 15 274 km (15 534 bei den grossen Gesellschaften, 13 364 bei den verschiedenen Gesellschaften und 8 518 bei den Schmalspur- und Specialbahnen) oder täglich 2 390 494 km gefahren.

Vom ausschliesslich ökonomischen Gesichtspunkte aus haben die italienischen Eisenbahnen keine befriedigenden Resultate ergeben, wenn man berücksichtigt, dass in Italien der Geldzins im allgemeinen hoch ist und die vom Staate ausgegebenen Titel abzüglich aller Steuern mindestens 4% abwerfen: während, wie aus den vorstehenden Darstellungen sich ergiebt, die Eisenbahnen, auch wenn bloss die drei ersten Gruppen (die Normalspurbahnen) in Betracht gezogen werden, viel geringere Reinerträge ergeben, und die vierte Gruppe, die Schmalspur- und Specialbahnen, sogar ein passives Resultat aufweisen. Denn der Betriebsreinertrag der Normalspurbahnen schwankt zwischen 1,80 und 1,56%, während die Schmalspur- und Specialbahnen ein Mindererträgnis von 0,44 % gegenüber den Betriebskosten aufweisen. Daraus erklärt sich, dass

dépassent au contraire de 0,44 % les recettes. C'est ce qui explique pourquoi l'Etat, afin de favoriser les entreprises de chemins de fer, s'est vu obligé, lorsqu'il n'a pas construit lui-même ces derniers, d'assumer à titre de garantie et de subventions aux concessionnaires des lignes publiques, des charges qui, d'après les publications officielles d'où sont tirées les présentes communications, atteignent pour une seule année la somme importante de 53 189 155 lires.

Bien que cela ressorte déjà de ce qui a été dit précédemment, il n'est peut-être pas superflu d'ajouter que les produits nets que nous avons indiqués ont été établis par la comparaison des frais de construction des chemins de fer italiens avec les résultats directs et immédiats de leur exploitation; ils sont par conséquent indépendants de l'organisation actuelle du système des chemins de fer, des contrats et conventions conclus au sujet de l'exploitation des réseaux de la Méditerranée, de l'Adriatique et de la Sicile, ainsi que d'autres chemins de fer moins importants, dont nous avons parlé dans la deuxième partie de cette étude.

Cette remarque faite, nous pensons opportun de donner ci-après en quelques chiffres sommaires le compte des recettes et des dépenses qui résultent pour l'Etat de l'exploitation des chemins de fer, d'après leur organisation actuelle et les contrats en vigueur:

Recettes:

L.	59 615 209	prélèvement de l'Etat sur le produit brut des trois réseaux principaux,
»	10 648 505	produit des lignes complémentaires des trois réseaux,
»	261 276	recettes diverses,
L.	70 524 990	ensemble.

Dépenses:

L.	32 061 645	annuité nette due à la compagnie des chemins de fer Méridionaux pour les lignes qui lui appartiennent,
»	21 127 510	garantie et subventions à d'autres compagnies,
L.	53 189 155	à reporter.

der Staat, um das Eisenbahnwesen zu fördern, gezwungen war, wenn er den Bau der Bahnen nicht selbst übernehmen wollte, zu gunsten der Konzessionäre der öffentlichen Eisenbahnen unter dem Titel von Garantien und Subventionen Lasten auf sich zu nehmen, welche laut den den gegenwärtigen Mitteilungen zu Grund liegenden offiziellen Publikationen auf die bedeutende Summe von 53 189 155 L. im Jahre angestiegen sind.

Obschon es aus dem vorher gesagten genügend hervorgehen dürfte, mag es doch nicht unnötig sein, beizufügen, dass die vorstehend angegebenen Reinerträge ausschliesslich aus der Vergleichung der Baukosten der italienischen Eisenbahnen mit den direkten und unmittelbaren Erträgnissen des Betriebes hervorgehen, und daher unabhängig sind von der gegenwärtigen Ordnung des Eisenbahnwesens, von den Verträgen und Konventionen, welche bezüglich des Betriebes der Mittelmeer-, der Adriatischen und der Sizilianischen Bahnen, sowie der andern unbedeutenderen Unternehmungen, von denen im zweiten Teil dieser Abhandlung gesprochen wird, bestehen.

Nach dieser Auseinandersetzung erachten wir es für zweckmässig, nachstehend in wenigen summarischen Zahlen die Rechnung aufzustellen, welche nach der gegenwärtigen Ordnung und den bestehenden Verträgen aus dem Eisenbahnbetriebe für den Staat sich ergiebt. Danach betragen für diesen:

die Einnahmen:

L.	59 615 209	aus der Participation des Staates am Bruttoertrage der drei Hauptnetze,
»	10 648 505	Ertrag der Ergänzungslinien zu den drei Netzen,
»	261 276	an Verschiedenem,
L.	70 524 990	zusammen,

und die Ausgaben:

L.	32 061 645	Netto-Annuität an die Meridionalbahngesellschaft mit Rücksicht auf die ihr gehörenden Linien,
»	21 127 510	Garantie und Subventionen an andere Gesellschaften,
L.	53 189 155	Übertrag.

L. 53 189 155 report.
» 15 059 536 indemnités aux compagnies de chemins de fer de la Méditerranée, de l'Adriatique et de la Sicile, pour l'exploitation des lignes complémentaires formant le réseau secondaire,
» 4 630 901 charges diverses,
» 1 571 450 frais d'administration, de vérification des comptes et de surveillance.

L. 74 451 042

Il résulte des chiffres qui précèdent qu'avec l'organisation actuelle le compte des recettes et des dépenses de l'exploitation des chemins de fer se traduit pour l'Etat par un excédent de dépenses de 3 926 052 lires: comme participant aux produits des chemins de fer, il ne lui reste rien pour faire face au paiement des intérêts de la dette consolidée, à celui des contrats de construction pouvant être dénoncés et au rachat des parties du réseau de voies ferrées dont il devient le propriétaire, paiements qui d'après les bilans établis peuvent être évalués à 140 millions par an.

D'autre part, on ne doit pas oublier que le fisc italien perçoit une somme considérable sur les recettes des chemins de fer, exploités exclusivement aujourd'hui par l'industrie privée. Abstraction faite du produit des impôts sur le revenu et sur le commerce existant dans le royaume, l'Etat prélève (en vertu des lois n° 542 du 6 avril 1862 et n° 1945 du 14 juin 1874), sur les seules recettes provenant des transports à grande et à petite vitesse, une somme annuelle d'environ 20 millions; il jouit, en outre, d'autres avantages, comme par exemple du transport gratuit et à prix réduit accordé à divers services publics.

En terminant, on peut encore ajouter que quels que soient les résultats obtenus par l'industrie des chemins de fer, l'Italie, reconstituée sur les épaves de sept Etats, dont plusieurs n'avaient pas précisément brillé ni par leur amour pour le progrès social ni par l'intérêt qu'ils portaient aux entreprises publiques, était obligée de tenir compte non seulement des nouvelles obligations stratégiques

L. 53 189 155 Übertrag.
» 15 059 536 Entschädigungen an die Gesellschaften der Mittelmeerbahnen, der Adriatischen und der Sizilianischen Bahnen für den Betrieb der das sekundäre Netz bildenden Ergänzungslinien,
» 4 630 901 für verschiedene Lasten,
» 1 571 450 Kosten der Verwaltung, der Rechnungsprüfung und der Aufsicht.

L. 74 451 042

Die Rechnung über die Einnahmen und Ausgaben aus dem Betrieb der Eisenbahnen unter der gegenwärtigen Organisation schliesst also für den Staat mit einem Mehrbetrag der Ausgaben von 3 926 052 L. ab, und es bleibt ihm als Anteilhaber an den Erträgnissen der Eisenbahnen nichts, woraus er die Passivzinse der konsolidierten Schuld, ferner ablösliche Bauverträge und durch Rückkauf in sein Eigentum übergegangene Teile des Eisenbahnnetzes bezahlen könnte, welche Lasten an der Hand der in Betracht kommenden Bilanzen auf zusammen 140 Millionen jährlich veranschlagt werden können.

Dagegen darf nicht vergessen werden, dass der italienische Staat aus fiskalischen Rechten einen erheblichen Betrag aus den Einnahmen der Eisenbahnen bezieht, nachdem der Betrieb jetzt ohne Ausnahme an Privatgesellschaften übergegangen ist. Abgesehen von der Einkommensteuer und der im Königreiche bestehenden Gewerbesteuer, bezieht der Staat nur aus den Transportgebühren für Eil- und Frachtgut (festgesetzt durch Gesetz vom 6. April 1862, Nr. 542, und 14. Juni 1874, Nr. 1945) eine Einnahme von ungefähr 20 Millionen; überdies geniesst er andere Vorteile, wie der unentgeltliche und teilweise unentgeltliche Transport für verschiedene öffentliche Dienste.

Wie auch die Resultate des Eisenbahnwesens an sich sein mögen, so mag zum Schlusse noch beigefügt werden, dass der italienische Staat aus den Trümmern sieben anderer Staaten hervorging, von welchen einige gewiss nicht durch Vorliebe für den socialen Fortschritt und durch das Interesse für öffentliche Unternehmungen glänzten, und dass er, auch abgesehen von den neuen strategischen Auf-

qui lui incombaient, mais encore de favoriser le développement des chemins de fer, afin de tirer l'agriculture et le commerce de la situation précaire dans laquelle ils se trouvaient, en établissant entre le midi et le nord du pays et d'une région à l'autre des communications rapides et fécondes et en créant ainsi des relations de trafic internes et internationales considérables.

La construction de chemins de fer est assurément un des premiers et principaux facteurs du progrès social et économique réalisé par l'Italie unifiée et indépendante, laquelle a vu son réseau s'élever de 2197 à 16 000 kilomètres environ de lignes exploitées actuellement; mieux que toute autre démonstration, les progrès accomplis prouvent que les chemins de fer doivent être considérés comme l'expression la plus frappante de l'activité économique et sociale d'un pays.

gaben, die sich ihm aufdrängten, die Entwickelung der Eisenbahnen begünstigen musste, um die Landwirtschaft und den Handel, die darniederlagen, wieder zu heben und zwischen Süd- und Norditalien und von Region zu Region rasche und ergiebige Verbindungen zu erstellen und damit bedeutsame interne und internationale Wechselverkehre ins Leben zu rufen.

Der Bau der Eisenbahnen ist ohne Zweifel einer der ersten und hauptsächlichsten Faktoren des socialen und ökonomischen Fortschritts des zur Einheit und Unabhängigkeit gelangten Italiens gewesen, das sein Eisenbahnnetz von anfangs 2197 Kilometer auf die ca. 16 000 Kilometer, die heute im Betriebe stehen, ausgedehnt hat, denn besser als jede andere Beweisführung zeigen die erzielten Erfolge, dass die Eisenbahnen als der kräftigste Ausdruck der ökonomischen und socialen Thätigkeit eines Landes betrachtet werden müssen.

Questions traitées par l'office central.

Liste des stations des chemins de fer. Le second supplément à la liste des stations des chemins de fer auxquels s'applique la convention internationale sur le transport de marchandises, qui a paru en 1897, sera transmis vers le commencement du mois d'août aux administrations et personnes auxquelles la liste principale et son premier supplément ont été antérieurement envoyés.

Aus dem Geschäftskreise des Central-Amtes.

Stationsverzeichnis. — Der zweite Nachtrag zu der im Jahre 1897 publizierten «Liste des stations des chemins de fer auxquels s'applique la convention sur le transport de marchandises» wird gegen Anfang August an die Stellen und Personen versendet werden, welchen die Hauptliste und der erste Nachtrag s. Z. zugegangen sind.

Jurisprudence dans les différents Etats.

Papiers d'accompagnement. L'absence d'un certificat de sante prescrit pour le transport des animaux est à la charge exclusive de l'expéditeur.

(Jugement de la cour royale hongroise du 10 novembre 1898.)

— Comp. C. I. art. 10. —

Un chef de gare avait, en dérogation aux prescriptions existantes, accepté au transport un envoi de porcs non accompagné d'un certificat de santé; l'expédition fut en conséquence confisquée à la station de destination et vendue aux enchères.

L'expéditeur actionna alors le chemin de fer expéditeur pour le dommage subi, attendu que

Rechtsprechung in den verschiedenen Staaten.

Begleitpapiere. Der Mangel eines für den Tiertransport vorgeschriebenen ärztlichen Zeugnisses fällt ausschliesslich dem Absender zur Last.

(Urteil der k. ungar. Kurie vom 10. Nov. 1898.)

— Zu vergleichen I. U. Art. 10. —

Ein Stationsvorstand hatte ungeachtet der bestehenden Vorschrift eine Sendung Schweine ohne ärztliches Zeugnis zur Beförderung angenommen, infolgedessen am Bestimmungsorte die Sendung konfisziert und versteigert wurde.

Der Absender belangte nun die Versandbahn für den ihm entstandenen Schaden, weil die Sen-

l'envoi n'aurait pas dû être admis au transport sans certificat de santé. Mais la demande fut repoussée, vu que le § 44 (2) du règlement d'exploitation, bien que renvoyant aux prescriptions de police sanitaire en ce qui concerne la mesure dans laquelle le transport des animaux peut être refusé pour cause de danger de propagation d'épizootie, n'énonce aucune responsabilité de la part du chemin de fer pour avoir négligé d'appliquer les prescriptions y relatives, et qu'il est expressément stipulé que l'expéditeur est responsable du dommage résultant de la non-observation desdites prescriptions. «Il en résulte que dans les espèces du § 44 (2) l'acceptation d'animaux vivants au transport ne peut être interdite que pour des raisons d'ordre sanitaire et que ce n'est qu'une exception vis-à-vis de l'obligation générale de transporter incombant au chemin de fer. L'expéditeur à la requête de qui le chemin de fer a accepté et effectué le transport, ne peut en conséquence demander au chemin de fer de l'indemniser pour le dommage qui est résulté de la non-observation des prescriptions existantes. Le fait que le chef de gare n'a pas attiré l'attention de l'expéditeur sur cette prescription n'a pas d'influence, attendu qu'aux termes du § 59 (2) du règlement d'exploitation, le chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les papiers d'accompagnement joints par l'expéditeur à la lettre de voiture sont exacts et suffisants: il n'était donc obligé ni d'attirer l'attention de l'expéditeur sur l'absence desdits papiers ni d'en exiger la rectification.» (Eisenbahn-Tarif- und Verkehrs-Anzeiger, 1899 p. III.)

Empêchement à la livraison; frais de magasinage.

(Arrêt de la chambre civile de la cour de cassation à Paris du 6 mars 1899.)

— Comp. C. I. art. 24. —

Un wagon de ciment était arrivé à la gare de destination le 20 février à 1 h. 15 m. du soir et la compagnie en avait informé le destinataire par avis d'arrivage remis à la poste le même jour à 3 h. 30 m. du soir. Ce dernier n'étant pas venu retirer sa marchandise, la gare lui adressa un deuxième avis le 23 février et le destinataire se présenta le 24 après midi pour prendre livraison de l'envoi. Comme il se refusait à payer le supplément pour

dung ohne ein ärztliches Zeugnis nicht hätte angenommen werden sollen. Die Klage wurde aber abgewiesen, da im § 44 (2), des Eisenbahn-Betriebsreglements zwar darüber, inwiefern der Transport von Tieren wegen der Gefahr einer Verschleppung von Seuchen ausgeschlossen, auf die bestehenden gesundheitspolizeilichen Vorschriften verwiesen sei, aber eine Haftung der Eisenbahn wegen Ausserachtlassung der bezüglichen Vorschriften nicht ausgesprochen und vielmehr ausdrücklich festgesetzt sei, dass für den bei Nichtbeachtung derselben entstehenden Schaden der Absender hafte. «Hieraus geht hervor, dass in Fällen des § 44 (2) die Übernahme lebender Tiere zum Transporte nur aus veterinären Rücksichten verboten und dies gegenüber der allgemeinen Transportverpflichtung der Eisenbahn als eine Ausnahme statuiert ist. Der Absender, auf dessen Verlangen die Eisenbahn den Transport übernommen und vollführt hat, kann daher von der Eisenbahn den Ersatz des Schadens, welcher aus der Vernachlässigung der bestehenden Vorschrift entstand, nicht verlangen. Daran ändert auch der Umstand nichts, dass der Stationsvorstand den Kläger auf diese Vorschrift nicht aufmerksam machte, denn nach § 59 (2) des Eisenbahn-Betriebsreglements liegt der Eisenbahn eine Prüfung der Richtigkeit und Vollständigkeit der vom Absender dem Frachtbriefe beigegebenen Begleitpapiere nicht ob und war jener daher nicht verpflichtet, diesen auf etwaige Mängel derselben aufmerksam zu machen und deren Richtigstellung anzufordern.» (Eisenbahn-Tarif- und Verkehrs-Anzeiger 1899 S. 111.)

Ablieferungshindernis; Lagergebühr.

(Entscheidung der Civilkammer des Kassationshofs in Paris vom 6. März 1899.)

— Zu vergleichen I. U. Art. 24. —

Eine Wagenladung Cement war am 20. Februar 1 Uhr 15 Minuten nachmittags in der Bestimmungsstation eingetroffen, worüber von der Eisenbahn dem Empfänger um 3 Uhr 30 Minuten durch einen mit der Post abgeschickten Avis Meldung gemacht worden war. Da der Empfänger sich zur Übernahme nicht einstellte, wurde am 23. Februar ein zweiter Avisbrief an denselben adressiert und nun erschien dieser am 24. nachmittags, um die

droit de stationnement du wagon, prétendant n'avoir pas reçu le premier avis, la compagnie refusa de lui livrer le wagon, sur quoi le destinataire demanda par voie de justice le remboursement de la valeur du ciment et des sacs dans lesquels il était emballé, et 500 fr. à titre de dommages-intérêts pour le préjudice causé.

Le tribunal de commerce, bien que la compagnie eût produit aux débats le livre à souches contenant le talon de la lettre d'avis du 20 février, déclara en principe la demande bien fondée — en réduisant toutefois à 50 fr. le montant des dommages-intérêts — attendu que la compagnie aurait dû fournir non seulement la preuve de l'*envoi* de la lettre d'avis, mais aussi celle de sa réception effective par le destinataire.

La chambre civile de la cour de cassation cassa cependant ce jugement:

attendu qu'il résulte des art. 1 et 16 de l'arrêté ministériel du 28 février 1894 que dans tous les cas, le délai imparti au destinataire pour le déchargement des marchandises court à partir de la mise à la poste de l'avis par la compagnie et non pas de la réception de cet avis par le destinataire:

attendu que, sans méconnaître qu'une lettre d'avis ait été adressée par la compagnie au destinataire le 20 février 1896, à 3. h. 30 m. du soir, pour l'informer de l'arrivée d'un wagon de ciment à son adresse, le jugement attaqué a refusé à ladite compagnie la perception des droits de stationnement, sous le seul prétexte que «l'envoi de cette lettre d'avis ne constituait pas d'une manière certaine la preuve qu'elle eût été reçue par le destinataire»;

attendu qu'en statuant ainsi le tribunal de commerce a violé les textes ci-dessus visés. (Sarrut, Bulletin annoté des chemins de fer, 32me année p. 32.)

Sendung in Empfang zu nehmen. Da er sich aber weigerte, die inzwischen aufgelaufene Lagergebühr zu bezahlen, weil er den ersten Avis nicht erhalten habe, so wurde die Sendung ihm nicht verabfolgt: worauf er die Eisenbahn für den Wert des Cements, der Säcke, in welchen dieser verladen war, und um 500 Franken Ersatz des ihm erwachsenen indirekten Schadens gerichtlich belangte.

Das Handelsgericht hiess die Klage grundsätzlich — unter Reduktion des Betrages für indirekten Schaden auf 50 Franken — gut, obschon die Eisenbahn ihr Souchenbuch vorlegte, in welchem der Talon des Avisbriefs vom 20. Februar enthalten war: weil die Eisenbahn nicht blos die *Absendung* des Avisbriefs, sondern auch zu beweisen gehabt hatte, dass der Adressat diesen wirklich empfangen habe.

Die Civilkammer des Kassationshofs hob indessen dieses Urteil auf:

weil aus den Art. 1 und 16 der Ministerialverordnung vom 28. Februar 1894 hervorgeht, dass die für die Entladung des Gutes dem Empfänger zugemessene Frist von der Absendung des Avisbriefs durch die Gesellschaft und nicht vom Empfang desselben seitens des Empfängers an läuft:

weil, ohne zu bezweifeln, dass ein Avisbrief von der Eisenbahn am 20. Februar 1896, um 3 Uhr 15 Minuten nachmittags, abgesandt worden ist, womit dem Empfänger die Ankunft des Wagons Cement gemeldet wurde, in dem angefochtenen Urteil der Eisenbahn das Recht, Lagergebühren zu erheben, abgesprochen ist, unter der Behauptung, «dass die Absendung dieses Avisbriefes einen sichern Beweis dafür, dass der Empfänger ihn auch erhalten habe, nicht bilde»;

durch eine solche Rechtsauslegung aber das Handelsgericht die Vorschriften der bezeichneten Verordnung verletzt habe. (Sarrut, Bulletin annoté des chemins de fer, 32. Jahrgang S. 32.)

Empêchement à la livraison. Etendue des obligations du chemin de fer en cas de refus du destinataire d'accepter la marchandise.

(Jugement du tribunal de commerce d'Anvers en date du 24 mai 1899.)

— A comparer C. I. art. 24. —

Dans un cas de non-livraison d'une marchandise, le tribunal de commerce d'Anvers a décidé

Ablieferungshindernis. Umfang der Verpflichtungen der Eisenbahn im Falle der Annahmeverweigerung.

(Urteil des Handelsgerichts in Antwerpen vom 24. Mai 1899.

— Zu vergleichen I. U. Art. 24. —

In einem Falle von Annahmeverweigerung des Guts hat das Handelsgericht in Antwerpen dahin

que le chemin de fer satisfait à toutes ses obligations lorsqu'il tient fidèlement l'expéditeur au courant des prétentions du destinataire; en cas de refus de la part de ce dernier d'en prendre livraison, il ne peut être tenu d'en aviser l'expéditeur que lorsque le destinataire lui a fait savoir qu'il la refuse.

Les considérants du jugement sont les suivants:

attendu que l'action tend au paiement de 76 fr. 60 centimes, valeur de marchandises confiées au transport à l'Etat belge pour être remises contre remboursement de cet import, marchandises gâtées ou avariées par suite de la transmission tardive au demandeur du refus de son acheteur;

attendu que l'Etat belge expose comme suit les faits de la cause:

la marchandise est parvenue à destination le treize avril, et le destinataire en a été avisé le 14; dès la réception de cet avis, le destinataire a fait savoir qu'il ne consentirait pas à prendre livraison si le remboursement était maintenu; le 19 avril, le destinataire a fait connaître au chef de gare qu'il y avait erreur et qu'il attendait la réponse de l'expéditeur;

le 20, néanmoins, le chef de gare a annoncé à l'expéditeur qu'on n'avait pas enlevé la marchandise: puis, sur le refus définitif du destinataire, l'expéditeur en a été avisé le 26 avril;

attendu que ces faits sont prouvés par les pièces du procès;

attendu que, dès lors, l'administration n'a commis aucune faute: elle a fidèlement tenu l'expéditeur au courant des prétentions du destinataire et elle ne pouvait aviser ledit expéditeur du refus tant que celui-ci n'était pas définitivement intervenu:

attendu qu'au surplus la marchandise expédiée sous la dénomination de deux caisses jambons, trois paquets épiceries, ne se présentait pas comme une denrée essentiellement périssable, et, de fait, il est plus que probable qu'elle était encore intacte au moment où le demandeur était avisé par l'administration du refus définitif à destination;

erkannt, dass die Eisenbahn allen ihren Verpflichtungen genügt, wenn sie den Absender getreulich über die Ansprüche des Empfängers auf dem laufenden hält: verweigert der letztere die Abnahme, so ist sie erst dann verpflichtet, den Absender davon zu unterrichten, nachdem der Empfänger ihr die Weigerung bekannt gegeben hat.

Die Erwägungen des Gerichts sind die folgenden:

dass die Klage die Zahlung von Fr. 76, 60 bezweckt als Wert der der Belg. Staatsbahn zur Beförderung übergebenen Güter, welche gegen Vergütung dieses Betrages an den Empfänger ausgeliefert werden sollten, jedoch, infolge der verspäteten Anzeige von der Annahmeverweigerung an den Kläger, verdorben oder beschädigt wurden;

dass die Belg. Staatsbahn die Sachlage wie folgt darstellt: das Gut ist am 13. April am Bestimmungsorte eingetroffen und dem Empfänger am 14. April avisiert worden; sofort nach Empfang des Avises hat der Empfänger erklärt, dass er die Annahme verweigere, wenn die Nachnahme bestehen bliebe; am 19. April hat der Empfänger den Bahnhofvorstand davon in Kenntnis gesetzt, dass ein Irrtum vorliege, und dass er die Antwort des Absenders erwarte; dessenungeachtet hat der Bahnhofvorstand dem Absender mitgeteilt, dass das Gut nicht abgenommen sei; als dann der Empfänger endgültig die Annahmeverweigerung ausgesprochen hatte, wurde der Absender am 26. April davon benachrichtigt;

welche Darstellung durch die Akten bestätigt erscheint;

dass hiernach die Eisenbahn kein Verschulden trifft, dass sie den Absender getreulich hinsichtlich der Ansprüche des Empfängers auf dem laufenden hielt und denselben von der Annahmeverweigerung so lange nicht unterrichten konnte, als diese nicht endgültig eingetreten war;

dass überdies das Gut, das unter der Bezeichnung von zwei Kisten Schinken und drei Paketen Spezereiwaren befördert worden war, nicht als eine besonders verderbliche Ware betrachtet werden konnte, und es thatsächlich mehr als wahrscheinlich ist, dass sie noch im Augenblicke, wo der Kläger durch die Eisenbahn von der endgültigen Annahmeverweigerung am Bestimmungsorte benachrichtigt wurde, in gutem Zustande war;

attendu que, bien plus, dès le 15 avril, c'est-à-dire le surlendemain de l'arrivée de la marchandise, le destinataire avait correspondu avec le demandeur pour lui annoncer qu'il refuserait si le remboursement était maintenu; or, la marchandise devait encore être fraîche à la date du 15 avril, sinon l'Etat n'en pouvait répondre et si l'avarie est survenue par après, c'est le fait du demandeur lui-même;

attendu que non seulement l'Etat belge n'a manqué à aucune des obligations générales d'un mandataire, mais qu'aucune disposition spéciale des règlements ne lui imposait, dans l'espèce, des obligations plus strictes comme par exemple celle d'aviser les intéressés par télégramme; — pour qu'il y ait lieu à cette voie rapide, il faut qu'on ait demandé l'application d'un tarif spécial édité pour le transport du beurre, du lait, des viandes fraîches, etc.;

attendu que, dans ces circonstances, le défendeur est encore autorisé à offrir au demandeur la marchandise telle qu'elle existe actuellement, la viande fumée ayant été vendue; le tout en tenant compte du produit de la vente et en déduisant les taxes et frais dus. (Comm. directe.)

Responsabilité du chemin de fer pour « d'autres personnes » qu'il emploie pour l'exécution du transport dont il est chargé. La poste ne rentre pas dans la catégorie des « autres personnes ».

(Arrêt de la cour suprême autrichienne du 9 mai 1899.)

— Comp. C. I. art. 29. —

Le demandeur avait remis au transport, le 30 novembre 1897, au chemin de fer défendeur à Vienne 4 balles de cuir adressées à Naftali W. à R. Après arrivée de la marchandise à la station de destination, l'avis fut remis sous forme de lettre recommandée au bureau de poste de l'endroit, mais le facteur, ainsi qu'il le déclara dans sa déposition, le délivra à Isaak W., fils du destinataire Naftali W. La marchandise fut ensuite livrée par le chemin de fer, contre remise de la lettre de voiture, au porteur de l'avis, revêtu de la signature N. W., qui ne demeure point à R. mais à L. Ce dernier déclara dans sa déposition n'avoir reçu ni l'avis ni l'envoi.

Il ressort de la déclaration du demandeur qu'Isaak W. est en fuite et qu'un mandat d'ame-

dass ferner seit 15. April, d. i. am zweiten Tage nach der Ankunft des Gutes, der Empfänger mit dem Kläger korrespondiert hatte, um ihm mitzuteilen, dass er die Annahme verweigere, wenn die Nachnahme bestehen bleibe; dass das Gut am 15. April noch in frischem Zustande sein musste, andernfalls die Staatsbahn nicht dafür haftbar sein konnte und, wenn die Beschädigung später eintrat, der Kläger selbst daran schuld ist;

dass nicht allein die Belgische Staatsbahn keine der allgemeinen Verpflichtungen eines Mandatars versäumt hat, sondern auch keine Specialbestimmung der Reglemente ihr im vorliegenden Falle strengere Verpflichtungen auferlegte, wie z. B. diejenige, die Interessenten telegraphisch zu benachrichtigen — dass, um diese rasche Vermittelung zu benützen, die Anwendung eines Specialtarifs verlangt worden sein muss, der für die Beförderung von Butter, Milch, frischem Fleisch u. s. w. eingeführt ist;

dass unter diesen Umständen die Beklagte noch berechtigt ist, dem Kläger die Ware in ihrem gegenwärtigen Zustande anzubieten, d. h., nachdem das geräucherte Fleisch verkauft worden ist, indem sie den Erlös aus dem Verkaufe in Rechnung stellt und die geschuldete Fracht in Abzug bringt. (Direkte Mittlg.)

Haftung der Eisenbahn für « andere Personen », deren sie sich bei Ausführung der von ihr übernommenen Transporte bedient. Die Post gehört nicht zu diesen « anderen Personen ».

(Entscheidung des österr. obersten Gerichtshofes vom 9. Mai 1899.)

— Zu vergleichen I. U. Art. 29. —

Am 30. November 1897 gab der Kläger bei der beklagten Bahn in Wien 4 Ballen Leder zur Beförderung an Naftali W. in R. auf. Nach Ankunft auf der Bestimmungsstation wurde der Avis der Postanstalt daselbst als rekommandiertes Schreiben übergeben, von dem Briefträger aber, wie dieser als Zeuge erklärte, dem Sohne des Adressaten Naftali W., Isaak W., ausgefolgt. Das Gut wurde sodann von der Eisenbahn dem Überbringer des mit N. W. unterzeichneten Avises, nach Einlösung des Frachtbriefes, ausgeliefert. Naftali W., der gar nicht in R., sondern in L. wohnt, gab als Zeuge an, dass er weder den Avis, noch die Sendung erhalten habe.

Nach Angabe des Klägers ist Isaak W. flüchtig und wird steckbrieflich verfolgt und der Kläger

ner a été lancé contre lui; que, de plus, le demandeur n'a pu obtenir ni d'Isaak W. ni du destinataire Naftali W., le paiement du montant de sa facture; c'est pourquoi il réclame au chemin de fer une indemnité pour le dommage subi. La demande est basée sur le fait que l'envoi, qui avait été adressé à Naftali W., n'a pas été livré au destinataire, mais — ce qu'il estime être une faute de la part du chemin de fer — à une tierce personne n'ayant pas qualité pour en prendre livraison.

Le tribunal de district i. r. en matière commerciale, qui eut à juger en première instance, repoussa la demande, attendu que le chemin de fer avait rempli l'obligation qui lui incombait d'après ses règlements d'aviser le destinataire de l'arrivée de la marchandise, en faisant usage du droit qu'il a de se servir de la poste pour faire remettre l'avis, sous forme de lettre recommandée, au destinataire de la lettre de voiture. Le chemin de fer ne peut être rendu responsable si la poste n'a pas procédé d'une façon régulière lors de la remise de l'avis, car celle-ci est une institution d'Etat indépendante, et son administration d'exploitation et ses opérations sont entièrement soustraites à l'influence du chemin de fer. La poste ne peut, en conséquence, être rangée parmi les « autres personnes » pour la négligence desquelles le chemin de fer est responsable aux termes du § 9 du règlement d'exploitation [1].

Mais aucune responsabilité ne peut non plus incomber au chemin de fer, du fait que la marchandise n'a pas été livrée au destinataire, attendu qu'aux termes du § 68 (7) [2]) du règlement d'exploitation, la marchandise est délivrée contre reçu après paiement des ports dûs, s'il y en a, ainsi que des frais et débours qui grèvent l'expédition.

L'accusé de réception sur la lettre d'avis sert de quittance. D'après la disposition précitée, le détenteur de la lettre d'avis expédiée par le chemin de fer a justifié de sa qualité et le chemin de fer est donc tenu de lui livrer la marchandise, sans être dans l'obligation de s'assurer de l'authenticité de la signature apposée sur la quittance ni de l'identité de la personne. Le chemin de fer n'en

[1]) B. 1893 p. 139 et 102.
[2]) B. 1893 p. 145 et 119.

kann weder von diesem, noch vom Adressaten Naftali W. die Zahlung der Faktura für das Leder erhalten, weshalb er von der Eisenbahn Vergütung des ihm erwachsenen Schadens verlangt. Er stützt seinen Anspruch darauf, dass die Sendung, die an Naftali W. adressiert war, nach seiner Ansicht durch Verschulden der Eisenbahn, nicht dem Adressaten, sondern einem zur Empfangnahme nicht berechtigten Dritten behändigt wurde.

Das k. k. Bezirksgericht für Handelssachen, das in erster Instanz in der Sache zu urteilen hatte, wies die Klage ab, weil die Eisenbahn die ihr nach dem Betriebsreglement obliegende Verpflichtung, den Empfänger von der Ankunft des Gutes zu benachrichtigen, erfüllt hat, indem sie, von dem ihr zustehenden Rechte, sich dabei der Post zu bedienen, Gebrauch machend, den Avis in einem eingeschriebenen Briefe an den Frachtbriefadressaten abgelassen hat. Ist die Post bei der Zustellung des Avises nicht ordnungsmässig verfahren, so ist die Eisenbahn dafür nicht verantwortlich, denn die Post ist eine selbständige Staatsanstalt und Betriebsgebarung und Einrichtungen derselben sind dem Einflusse der Eisenbahn gänzlich entzogen. Es kann daher die Post nicht unter die « Leute der Bahn » im Sinne des § 9 [1]) des Betriebsreglements gezählt werden, für deren Verschulden die Bahn haftbar ist.

Die Eisenbahn trifft aber auch kein Verschulden dafür, dass das Gut dem Adressaten nicht ausgefolgt worden ist, denn nach § 68 (7) [2]) des Betriebsreglements erfolgt die Auslieferung des Gutes gegen Zahlung der etwa darauf haftenden Fracht und sonstigen Beträge und gegen Empfangsbestätigung.

Als solche erscheint die Empfangsquittung auf dem Avis- und Bezugsschein. Nach der angezogenen Bestimmung erscheint der Besitzer des bahnamtlichen Avis- und Bezugsscheines legitimiert und die Eisenbahn ist auch gehalten, demselben das Gut auszuliefern, ohne dass sie die Pflicht hätte, die Echtheit der Unterschrift auf der Empfangsbestätigung und die Identität der Person

[1]) Z. 1893 S. 129 bezw. 94.
[2]) Z. 1893 S. 134 bezw. 109.

possède, du reste, point les moyens, puisqu'aux termes du règlement d'exploitation, la légalisation de la signature sur la lettre d'avis n'est pas prescrite et ne peut être exigée (voir arrêts de la cour suprême du 11 février 1868 et du 12 mars 1874 dans Buschman, p. 195). Une obligation de cette nature imposée au chemin de fer, outre qu'elle n'est pas prescrite par le règlement d'exploitation, est incompatible avec les intérêts du trafic, attendu qu'elle en entraverait complètement la liberté et la rapidité. Le chemin de fer n'avait, du reste, dans l'espèce, aucune raison de douter de l'authenticité de la signature et de se préoccuper de savoir si l'avis et la marchandise avaient été délivrés au destinataire et non à une tierce personne. Il en résulte qu'aucune faute ne peut être imputée au chemin de fer du fait que la marchandise n'est pas parvenue aux mains du destinataire.

Le tribunal i. r. de commerce, auquel il en avait été appelé, confirma le jugement de première instance et la cour suprême repoussa la demande en revision qui lui avait été présentée. (Allgem. Tarif-Anzeiger n° 22 p. 334.)

festzustellen. Die Eisenbahn hat hierzu auch gar nicht die Mittel, da nach dem Betriebsreglement für die Unterschrift auf dem Avis eine Beglaubigung nicht vorgeschrieben ist und auch nicht verlangt werden darf (siehe Entscheidung des obersten Gerichtshofes vom 11. Februar 1868 und vom 12. März 1874 bei Buschman, S. 195). Eine solche Verpflichtung der Eisenbahn wäre auch, abgesehen davon, dass sie im Betriebsreglement nicht enthalten ist, mit dem Verkehrsinteresse nicht vereinbar, weil sie die Freiheit und Schnelligkeit des Eisenbahnverkehres völlig unterbinden würde. Die Eisenbahn hatte aber auch keine Veranlassung, im vorliegenden Falle an der Echtheit der Unterschrift, noch daran zu zweifeln, ob der Avis und das Gut dem Adressaten und nicht einem Dritten zugestellt worden sei. Hiernach ist dargethan, dass die Eisenbahn ein Verschulden dafür nicht trifft, dass das Gut nicht in die Hände des Adressaten gelangt ist.

Das k. k. Handelsgericht, zu dem Berufung ergriffen wurde, hat das erstrichterliche Urteil bestätigt und der oberste Gerichtshof die dagegen eingelegte Revision zurückgewiesen. (Allgemeiner Tarif-Anzeiger No. 22 S. 334.)

Non-responsabilité du chemin de fer. Transport d'œufs.

(Arrêt de la cour d'appel de Douai, du 9 mars 1899.)
— Comp. C. I. art. 31, 4°. —

Le 20 juin 1898, 50 caisses d'œufs furent remises au transport à Anvers pour être expédiées à Lille. Le wagon affecté à cette expédition fut plombé et parvint au lieu de destination sans avoir été ouvert, mais son contenu se trouva avarié. Il résulta du rapport de l'expert commis pour constater l'état de la marchandise que les œufs avaient été emballés avec soin, que néanmoins beaucoup d'entre eux avaient été brisés ou écrasés et que l'avarie devait provenir de chocs excessivement forts qui avaient dû se produire en cours de route.

Le destinataire actionna le chemin de fer en paiement d'une indemnité pour le dommage causé, mais sa démande fut rejetée en vertu de l'article 31, 4°, de la C. I. sur le transport de marchandises par chemins de fer, et la cour d'appel de Douai confirma le jugement de première instance. — Nous reproduisons ici certains considérants de l'arrêt de ladite cour:

Ausschluss der Haftbarkeit der Eisenbahn. Transport von Eiern.

(Urteil des Appellationshofes von Douai vom 9. März 1899.)
— Zu vergleichen I. U. Art. 31, 4. —

Am 20. Juni 1898 sind in Antwerpen 50 Kisten Eier zur Beförderung nach Lille aufgegeben worden. Der Wagen, welcher zum Transport benutzt wurde, wurde plombiert und kam ebenso am Bestimmungsort an, aber mit beschädigtem Inhalt. Aus dem Bericht der darüber zugezogenen Experten ergab sich, dass die Eier sorgfältig verpackt und dessenungeachtet viele von denselben zerbrochen oder zerdrückt waren, und dass die Beschädigung infolge sehr heftiger Stösse während des Transports entstanden sein musste.

Der Empfänger belangte die Eisenbahn auf Vergütung des entstandenen Schadens; sein Anspruch wurde aber auf Grund des Art. 31, Z. 4, des I. U. über den Eisenbahnfrachtverkehr zurückgewiesen und das Urteil der ersten Instanz vom Appellationshof in Douai bestätigt. — Aus der Begründung des Urteils des Appellationshofs heben wir folgende Erwägungen hervor:

attendu que l'art. 31 de la C. I. a pour objet de déterminer certains cas d'exception au principe de la responsabilité en matière de contrat de transport et que dans le cas prévu par le chiffre 4, le chemin de fer, sans bénéficier d'une exonération complète, est présumé n'avoir commis aucune faute, l'avarie devant être considérée à priori comme conséquence de la nature spéciale de la marchandise transportée;

attendu que par conséquent le chemin de fer n'a aucune justification à apporter et qu'il appartient au destinataire de faire contre lui la preuve de la faute dont il entend faire découler la responsabilité:

qu'il ne lui suffit pas, pour fournir cette preuve, de constater que les colis, remis en bon état au départ, sont arrivés avariés et que l'avarie ne peut provenir que d'un choc violent et anormal; qu'il doit en outre établir que ce choc est le résultat d'une faute imputable au chemin de fer ou à ses agents, tandis que le demandeur n'établit et n'offre de prouver aucun fait précis et déterminé pouvant engager la responsabilité du chemin de fer intimé:

attendu que les œufs sont fragiles par nature, que leur bris constaté par l'expertise est la conséquence du danger de leur fragilité, que les chocs violents et anormaux à la suite desquels ils ont été cassés ont pu se produire pendant la formation des trains ou en cours de route sans qu'il y ait faute du chemin de fer ou de ses agents et que, si les œufs avaient été emballés avec soin, les caisses qui les renfermaient ont pu être insuffisamment arrimées et soumises, pendant le trajet, à des déplacements de nature à déterminer le bris de leur contenu. (Revue générale des chemins de fer 1899 p. 472.)

Retard dans la livraison d'un transport de poissons.

(Jugement du Landesgericht i. r. à Lemberg, en date du 15 décembre 1898.)

Comp. C. I. art. 41. —

Deux mannes de poissons avaient été remises simultanément au transport avec une seule lettre de voiture. Une de ces mannes parvint en temps utile à destination, l'autre, au contraire, le lendemain matin seulement du jour où expirait le délai de

dass der Art. 31 des I. U. die Aufzählung gewisser Ausnahmefälle vom Prinzip der Verantwortlichkeit aus dem Frachtvertrag zum Gegenstand hat und dass gemäss Z. 4 ein Verschulden der Eisenbahn, ohne dass sie vollständig von der Verantwortlichkeit befreit wäre, ausgeschlossen ist, wenn die Beschädigung zum voraus als eine Folge der eigentümlichen natürlichen Beschaffenheit des Gutes betrachtet werden kann;

dass daher nicht die Eisenbahn sich zu rechtfertigen, sondern der Empfänger ein Verschulden derselben zu beweisen hat, aus welchem er deren Verantwortlichkeit herleitet:

dass es aber, um diesen Beweis zu führen, nicht genügt, darzuthun, dass die Sendung, in gutem Zustand aufgegeben, beschädigt angekommen ist und die Beschädigung nur von einem heftigen und aussergewöhnlichen Stoss herrühren kann; dass vielmehr konstatiert sein müsste, dass dieser Stoss die Folge eines Fehlers der Eisenbahn oder ihrer Leute war, und der Kläger genaue und bestimmte Thatsachen, welche die Verantwortlichkeit der Eisenbahn begründen könnten, weder behauptet noch bewiesen hat;

dass Eier eine von Natur leicht brüchige Sache sind, und dass ihre durch die Expertise festgestellte Beschädigung eine Folge dieser Natur ist, dass die heftigen und ausnahmsweisen Stösse, durch welche sie beschädigt wurden, während der Bildung des Zuges oder auf dem Wege und ohne Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Leute vorgekommen sein können, und dass, wenn auch die Eier gut verpackt waren, die Kisten im Wagen schlecht verladen sein konnten und so während des Transportes eine Verschiebung derselben und auf diese Art die Beschädigung ihres Inhalts verursacht sein konnte. (Revue générale des chemins de fer 1899 p. 472.)

Versäumung der Lieferfrist beim Fischtransport.

(Urteil des k. k. Landesgerichts in Lemberg vom 15. Dezember 1898.)

Zu vergleichen I. U. Art. 41.

Zwei Körbe Fische waren mit einem Frachtbriefe gleichzeitig aufgegeben. Der eine davon kam rechtzeitig an seine Bestimmung, der andere erst am Morgen nach Ablauf der Lieferfrist, weil er irrtümlich über die Bestimmungsstation hinaus ge-

livraison, pour le motif qu'elle avait été expédiée par erreur au delà de la station de destination. Dans l'intervalle, les poissons contenus dans cette dernière manne s'étaient détériorés; le destinataire refusa d'en prendre livraison et leur vente aux enchères produisit un montant inférieur à la valeur de la marchandise.

La demande formulée là-dessus par le destinataire pour être indemnisé par le chemin de fer du dommage subi fut déclarée bien fondée en principe par le Landesgericht à Lemberg, attendu que le délai pour la livraison de la marchandise litigieuse n'avait pas été observé et que le chemin de fer avait commis une faute grave en ne plaçant pas dans le wagon, l'une à côté de l'autre, les mannes consignées avec une seule lettre de voiture et en ne les déchargeant pas simultanément.

A titre d'indemnité le demandeur réclamait 1 fl. par livre de poissons avariés, mais il ne lui fut accordé que la moitié de ce montant, comme représentant la moyenne du prix courant des poissons et parce qu'il n'avait pas été à même de fournir la preuve de son affirmation que vu les circonstances il aurait pu retirer davantage de la vente des poissons.

Sur appel interjeté par le chemin de fer, la cour suprême a confirmé ce jugement, attendu qu'à son avis aussi le fait d'acheminer au delà du point de destination une partie d'une expédition consignée avec une seule lettre de voiture doit être considérée comme faute grave des agents du chemin de fer, que le dommage est en corrélation directe avec le retard survenu et que le défendeur n'a ni prétendu, ni prouvé que l'avarie survenue aux poissons résultait d'une autre cause. (Allgem. Tarif-Anzeiger, Vienne, 1899 p. 358.)

fahren worden war. Inzwischen waren die Fische in diesem zweiten Korbe verdorben: der Empfänger verweigerte die Annahme, und bei der hierauf angeordneten Versteigerung ergab sich ein unter dem Wert der Fische bleibender Reinerlös.

Die hierauf vom Empfänger erhobene Klage auf Ersatz des entstandenen Schadens durch die Eisenbahn wurde vom Landesgericht in Lemberg grundsätzlich gutgeheissen, da hinsichtlich des Streitgegenstandes die Lieferfrist nicht eingehalten worden sei und die Eisenbahn ein grobes Verschulden treffe, weil beide mit einem einzigen Frachtbrief aufgegebenen Körbe im Wagen hätten nebeneinander gestellt und gleichzeitig ausgeladen werden sollen.

Als Schadensbetrag hatte der Kläger 1 fl. per Pfund der verdorbenen Fische gefordert; es wurde ihm aber nur die Hälfte dieses Anspruchs als der gewöhnliche Marktpreis der Fische zuerkannt, da der Kläger die Behauptung, dass er mit Rücksicht auf die Umstände mehr daraus hatte erlösen können, wenn sie ihm rechtzeitig übergeben worden waren, nicht zu erweisen vermochte.

Auf das Revisionsbegehren der Eisenbahn hat der oberste Gerichtshof dieses Urteil bestatigt, da auch nach seiner Auffassung das Überführen eines Teiles der mit einem und demselben Frachtbrief aufgegebenen Sendung als grobe Fahrlässigkeit des Eisenbahnpersonals angesehen werden musse und der Schaden im Zusammenhang mit der eingetretenen Verspätung stehe, auch beklagterseits weder behauptet noch bewiesen wurde, dass der Verderb der Fische auf einer andern Ursache beruhte. (Allgem. Tarif-Anzeiger in Wien 1899 S. 358.)

Nouvelles diverses.

Détermination du moment où prend fin l'accomplissement d'un transport sur les chemins de fer russes.

Le Sénat dirigeant à St-Pétersbourg a pris une décision sur la question de savoir si l'accomplissement du transport par les chemins de fer prend

Verschiedene Mitteilungen.

Feststellung des Zeitpunktes der Beendigung der Transportleistung der Bahnen in Russland.

Der dirigierende Senat in St. Petersburg hat über die Frage entschieden, ob die Transportleistung der Bahnen mit der *Ankunft* der Guter

fin avec *l'arrivée* des marchandises à une station ou si le transport n'est achevé que lorsque les marchandises sont mises effectivement à la disposition du destinataire pour être retirées. Comme dans les stations importantes les wagons qui arrivent stationnent souvent plusieurs jours sur des voies de garage avant de pouvoir être déchargés ou enlevés, le Sénat a décidé que l'accomplissement du transport par le chemin de fer ne doit être envisagé comme terminé qu'au moment où le destinataire a la possibilité d'enlever la marchandise soit par ses propres moyens soit avec l'aide du chemin de fer. (Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1899 p. 911.)

Taux du change dans le trafic international.

Autriche et Hongrie. La taxe d'agio pour les paiements de douane effectués en argent pendant le mois de juillet est fixé à 19½ %.

auf einer Station ihr Ende erreicht, oder ob die Beendigung des Transports erst eintritt, wenn die Güter zur Abnahme seitens des Empfängers bereit gestellt sind. Da auf grossen Bahnhöfen die ankommenden Wagen oft Tage lang auf toten Geleisen stehen, bis sie zum Ausladen beziehungsweise zur Abfuhr bereit gestellt werden können, so entschied der Senat dahin, dass die Transportleistung der Bahnen erst mit dem Zeitpunkt als vollendet zu betrachten ist, in welchem der Empfänger die Möglichkeit hat, das Gut mit eigenen Mitteln oder mit den Mitteln der Eisenbahnen abzurollen. (Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1899 S. 911.)

Wertverhältnis der Währungen.

Oesterreich und Ungarn. Für den Monat Juli beträgt das Aufgeld bei Zollzahlungen in Silber 19½ %.

Bibliographie.

Föhlinger, Otto. Geschichte der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und ihres Transport-Verkehrs. Strasbourg, J. H. Heitz (Heitz & Mündel).

Dans son livre, l'auteur a exposé, d'une façon détaillée et par ordre chronologique, les débuts et le développement des chemins de fer d'Alsace-Lorraine et il fournit à ce sujet des données abondantes. Il nous fait voir les difficultés qui à l'origine s'opposent à la mise à profit du nouveau moyen de communication par chemins de fer et qui, en partie, sont dues aux idées erronées des autorités compétentes et en partie aux craintes des populations qui s'imaginaient que leurs intérêts seraient lésés; nous suivons pas à pas le développement du trafic qui à partir de la mise en exploitation de la première ligne de Strasbourg à Bâle (septembre 1841), s'étend au fur et à mesure de l'accroissement de la voie ferrée; nous constatons, d'après les chiffres fournis concernant ce trafic, l'influence bienfaisante exercée par les chemins de fer sur l'industrie, l'agriculture et le commerce, et nous comprenons l'importance de certaines lignes dans les pays voisins dont la construction contribue à transformer les principales lignes d'Alsace-Lorraine en grandes

Bücherschau.

Föhlinger, Otto. Geschichte der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und ihres Transport-Verkehrs. Strassburg, J. H. Heitz (Heitz & Mündel).

Der Verfasser hat in seinem Buche in eingehender Weise und in chronologischer Reihenfolge die Anfänge und die Entwickelung der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen dargestellt und dazu reiches Material zusammengetragen. Wir sehen die Schwierigkeiten, die sich der Verwertung des neuen Verkehrsmittels der Eisenbahnen anfänglich entgegenstellten und die teils in falschen Anschauungen der zur Entscheidung berufenen Organe, teils in Befürchtungen der Bevölkerung wegen der vermeintlichen Schädigung ihrer Interessen bestanden; wir folgen Schritt für Schritt der Entwickelung des Verkehrs, den nach der Inbetriebnahme der ersten Linie von Strassburg nach Basel (September 1841) jeder Zuwachs an Schienenwegen bringt; wir erkennen aus den ziffermässigen Nachweisen über diesen Verkehr den segensreichen Einfluss der Eisenbahnen auf Industrie, Landwirtschaft und Handel und werden die Bedeutung einzelner Linien in den Nachbarländern gewahr, deren Bau dazu beiträgt, aus den elsass-lothringischen Hauptlinien

artères de trafic qui comptent parmi les plus importantes.

Tout ceci est si clairement exposé et groupé avec tant d'intelligence que, malgré le caractère parfois aride du sujet, l'attention du lecteur reste captivée jusqu'à la fin du livre.

Güter-Tarif der rumänischen Eisenbahnen. 2e Partie — en vigueur à partir du 1er mai 1899. Edité par le « Allgemeiner Tarif-Anzeiger », Vienne I, Graben 13.

La traduction allemande du texte original officiel de la 2e partie du tarif des marchandises des chemins de fer roumains a été éditée, par le « Allgemeiner Tarif-Anzeiger » à Vienne; en raison de l'augmentation toujours croissante du trafic avec la Roumanie, les personnes intéressées habitant les pays de langue allemande apprendront avec plaisir la publication en allemand du tarif précité, parce qu'il leur sera permis de prendre connaissance des conditions de transport intérieur de la Roumanie, et qu'elles pourront plus facilement établir des combinaisons de tarifs basées sur la réinscription des transports à la frontière.

Monatsblätter für Post und Telegraphie, Revue pour le développement des intérêts intellectuels des fonctionnaires et employés des postes et télégraphes et pour l'étude des questions importantes de trafic, par C. Gattermann, directeur des Postes à la retraite, agrégé à l'Académie de Commerce de Leipzig. Publiée en collaboration avec des savants et spécialistes, et éditée par Frédéric Luckhardt, Berlin et Leipzig.

Les cahiers 1, 2 et 3 de cette nouvelle publication nous sont parvenus; il suffit d'y jeter un regard pour s'assurer qu'elle répond amplement à son titre, car les trois cahiers qui ont paru jusqu'ici renferment une quantité d'informations intéressantes et instructives, non seulement pour les fonctionnaires et employés des postes et télégraphes, mais encore pour tous ceux qui se préoccupent, d'une façon générale, avec intérêt et intelligence de la solution de problèmes attrayants et qui, en particulier, étudient les questions importantes à l'ordre du jour. A l'appui de cette appréciation, nous citerons les études et les com-

Verkehrsadern zu schaffen, die zu den bedeutendsten zählen.

Dies alles ist so anschaulich dargestellt und mit so vielem Verständnis gruppiert, dass trotz des manchmal an sich trockenen Stoffs die Aufmerksamkeit des Lesers bis zum Schlusse des Buches gespannt bleibt.

Güter-Tarif der rumänischen Eisenbahnen, Teil II, gültig vom 1. Mai 1899. Verlag des « Allgemeiner Tarif-Anzeiger » Wien I, Graben 13.

Im Verlag des « Allgemeiner Tarif-Anzeiger » in Wien ist die deutsche Übersetzung, nach dem amtlichen Original, des vom 1. Mai dieses Jahres ab gültigen Teil II des Güter-Tarifes der rumänischen Eisenbahnen erschienen; bei dem stets wachsenden Verkehre mit Rumänien werden die Interessenten in den Ländern deutscher Zunge das Erscheinen einer Ausgabe des vorbezeichneten Tarifes in deutscher Sprache begrüssen, weil sie ihnen das Verständnis der Transportbedingungen im internen Verkehre Rumäniens und damit die Aufstellung von Tarif-Kombinationen im Grenz-Anschlussverkehr erleichtert.

Monatsblätter für Post und Telegraphie, Zeitschrift zur Förderung der geistigen Interessen der Post- und Telegraphenbeamten, sowie zur Erörterung wichtiger Verkehrsfragen. Unter Mitwirkung von Gelehrten und Fachmännern herausgegeben von C. Gattermann, Postdirektor a. D., Docent an der Handelsakademie Leipzig. Berlin und Leipzig. Verlag von Friedrich Luckhardt.

Von dieser neuen Publikation liegen uns die Hefte 1, 2 und 3 vor; es genügt, einen Blick hinein zu thun, um sich zu vergewissern, dass der Titel hält, was er verspricht, denn die drei bis jetzt erschienenen Hefte enthalten eine Fülle des Interessanten und Belehrenden, interessant und belehrend nicht allein für Post- und Telegraphenbeamte, sondern auch für alle jene, die spannenden Themata im allgemeinen und wichtigen Tagesfragen im besonderen Interesse und Verständnis entgegenbringen. Wir citieren als Beweis aus den ersten Heften die Abhandlungen und Mitteilungen über: das Postregal in seiner geschichtlichen Entwicke-

munications contenues dans les premiers cahiers sur la question du droit régalien des postes dans son développement historique envisagé au point de vue actuel; l'interprétation des dispositions légales pour la protection du secret de la correspondance; responsabilité de l'employé du télégraphe des erreurs de mutilation commises lors de l'expédition d'un télégramme; conclusion de contrats par voie téléphonique; modification de la situation des fonctionnaires et agents employés à l'administration des postes et télégraphes de l'Empire, etc. etc.

Vu le prix d'abonnement peu élevé (10 mark par an), il est à prévoir que les « Monatsblätter », en raison des informations intéressantes qu'elles publient, trouveront promptement un grand nombre d'abonnés.

lung und im Lichte der Gegenwart; die Auslegung der gesetzlichen Bestimmungen über die Wahrung des Briefgeheimnisses; Haftung des Telegraphenbeamten für die Verstümmelung eines Telegramms; Abschluss von Verträgen mittelst Fernsprechers; die Umgestaltung der Beamtenverhältnisse bei der Reichspost und Telegraphenverwaltung u. s. w.

Bei dem billigen Abonnementspreis (10 M. pro Jahr) zweifeln wir nicht daran, dass der gediegene Inhalt der « Monatsblätter » denselben bald eine grosse Zahl von Abonnenten zuführen wird.

Carte générale des chemins de fer d'Allemagne avec la liste des chemins de fer allemands et de leurs stations existant au 15 avril 1899. Max Pasch, libraire-éditeur, Berlin.

Cette année encore, la carte émanant de l'Office des chemins de fer de l'Empire est publiée à l'époque habituelle et comprend, comme les précédentes, six feuilles, à l'échelle de 1 : 1 000 000. Elle jouit déjà d'une approbation si générale qu'il paraît superflu de faire ressortir ses mérites ou de la recommander plus spécialement. On peut trouver cette carte dans toutes les librairies au prix de 7 mark 50 pf.

Übersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands nebst zugehörigem Verzeichnis der deutschen Eisenbahnen und ihrer Stationen nach dem Stande vom 15. April 1899. Max Pasch, Verlagsbuchhandlung. Berlin.

Auch in diesem Jahre ist die vom Reichseisenbahnamte ausgehende Karte zum üblichen Zeitpunkte und wie immer in sechs Blättern, im Massstabe von 1 : 1 000 000, erschienen. Sie erfreut sich bereits so allgemeiner Anerkennung, dass es überflüssig ist, ihre Vorzüge noch besonders zu erwähnen und ihr eine Empfehlung mit auf den Weg zu geben. Die Karte ist in jeder Buchhandlung zu haben; ihr Preis ist M. 7. 50.

Ouvrages reçus:

Programme du technikum de la Suisse occidentale à Bienne, 1899, comprenant les deux années d'études de l'école des chemins de fer dont nous avons déjà entretenu nos lecteurs (B. 1895 p. 110 et 1898 p. 285).

Eingegangen ist ferner:

Programm des westschweizerischen Technikums in Biel, 1899, welches die auf zwei Jahreskurse berechnete Eisenbahnschule in sich schliesst, über welche wir in der Z. 1895 S. 113 und 1898 S. 285 bereits nähere Mitteilungen gebracht haben.

Nouveaux tarifs et suppléments de tarifs pour le transport des marchandises

auquel s'applique la convention internationale.

Trafic des houilles de la Haute Silésie en Autriche et en Hongrie (via Zsolna ou March-

Neue Tarife und Tarif-Nachträge für den Eisenbahn-Güterverkehr,

auf welchen das Internationale Uebereinkommen Anwendung findet.

Oberschlesisch - Oesterreichisch - Ungarischer Kohlen-Verkehr (über Zsolna, bezw. Marchegg,

egg ou Hradisch hongrois). (A. g.: direction royale à Kattowitz.)

Fascicule I du 1er septembre 1897.

Ier supplément, valable depuis le 1er juillet 1899: modification aux dispositions générales — additions aux délais supplémentaires de livraison — liste alphabétique des stations de destination — introduction de nouveaux barêmes — rectifications au tarif — changement et rectification de noms de stations.

bezw. Ung. Hradisch). (G. V.: königl. Eisenbahndirektion in Kattowitz.)

Heft I vom 1. September 1897.

Nachtrag I, gültig vom 1. Juli 1899: Änderung der allgemeinen Bestimmungen — Ergänzung der Lieferfrist-Zuschläge — alphabetisches Verzeichnis der Bestimmungs-Stationen — Einführung neuer Tarif-Tabellen — Berichtigungen des Tarifs — Änderung und Berichtigung von Stationsnamen.

Trafic des houilles de la Haute Silésie en Autriche et en Hongrie (via Ruttka ou Kaschau). (A. g.: direction royale à Kattowitz.)

Fascicule II du 1er septembre 1897.

IIe supplément, valable depuis le 1er juillet 1899: modification aux dispositions générales — admission de Pecs-külváros, station des chemins de fer de l'Etat hongrois, dans le tarif — rectifications au tarif.

Oberschlesisch - Oesterreichisch - Ungarischer Kohlen-Verkehr (über Ruttka bezw. Kaschau). (G. V.: königl. Eisenbahndirektion in Kattowitz.)

Heft II vom 1. September 1897.

Nachtrag II, gültig vom 1. Juli 1899: Änderung der allgemeinen Bestimmungen — Einbeziehung der Station Pécs-külváros der königl. Ungarischen Staatseisenbahnen in den Tarif — Berichtigungen des Tarifs.

Trafic des houilles de la Haute Silésie en Autriche et en Hongrie (via Zsolna-Pozsony ou Lundenbourg-Marchegg ou Lundenbourg-Vienne). (A. g.: direction royale à Kattowitz.)

IIIe fascicule du 1er septembre 1897.

IIe supplément, valable depuis le 1er juillet 1899: modification aux dispositions générales — addition aux délais supplémentaires de livraison — liste alphabétique des stations de destination — introduction de nouveaux barêmes — rectifications au tarif — changement de noms de stations.

Oberschlesisch - Oesterreichisch - Ungarischer Kohlen-Verkehr (über Zsolna-Pozsony bezw. Lundenburg-Marchegg bezw. Lundenburg-Wien). (G. V.: königl. Eisenbahndirektion in Kattowitz.)

Heft III vom 1. September 1897.

Nachtrag II, gültig vom 1. Juli 1899: Änderung der allgemeinen Bestimmungen — Ergänzung der Lieferfrist-Zuschläge — alphabetisches Verzeichnis der Bestimmungsstationen — Einführung neuer Tarif-Tabellen — Berichtigungen des Tarifs — Änderungen von Stationsnamen.

Service direct pour le transport des marchandises entre la Bavière et la Suisse. (Publié par la direction du chemin de fer du Nord-Est suisse à Zurich.)

IIe Partie. 1er fascicule, valable depuis le 1er juin 1899: dispositions spéciales et taxes pour le trafic direct des marchandises entre les chemins de fer de l'Etat de Bavière, ainsi que de la société anonyme des chemins de fer d'intérêt local à Munich, d'une part, et des stations du chemin de fer du Nord-Est suisse (y compris le chemin de fer du Bœtzberg) et du Sihlthal, d'autre part.

Bayerisch-Schweizerischer Güter-Verkehr. (Veröffentlicht durch die Direktion der schweizerischen Nordostbahn in Zürich.)

Teil II. 1. Heft, gültig vom 1. Juni 1899: besondere Bestimmungen und Frachtsätze für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der k. Bayerischen Staatseisenbahnen sowie der Lokalbahn-Aktien-Gesellschaft in München einerseits und Stationen der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzbergbahn) und der Sihlthalbahn anderseits.

Ce fascicule annule et remplace le fascicule de même dénomination du 1er mars 1898.

Union de chemins de fer Sud-Ouest Allemande-Suisse. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Bade à Carlsruhe.)

Tarif exceptionnel du 1er février 1898 pour le transport des houilles, etc.

IIe supplément, valable depuis le 1er février 1899: addition au titre du tarif — taxes pour la station de Courtetelle des chemins de fer du Jura-Simplon et pour les stations du chemin de fer Fribourg-Morat — changement de noms de stations — rectifications au tarif — modifications des prescriptions d'acheminement.

Union Est Allemande-Hongroise. (A. g.: direction des chemins de fer de l'Etat hongrois à Budapest.)

IIe partie: Fascicule 1, valable depuis le 1er juin 1899: dispositions et barêmes pour le trafic direct des marchandises entre les stations dénommées dans le tarif, contenant: avant-propos — dispositions spéciales à la Ire partie du tarif — nouvelles dispositions d'application du tarif — frais accessoires — dispositions de réexpédition — tarifs de soudure — liste des stations allemandes de l'Union avec indication des directions royales prussiennes dont elles relèvent — barêmes — tableau des délais de livraison — tableau des distances kilométriques — taxes additionnelles.

Tarif Belge-Bavarois. (Publié par l'administration des chemins de fer de l'Etat belge à Bruxelles.)

Tarif exceptionnel du 15 juin 1892 pour le transport des houilles, cokes et briquettes de charbon.

3e supplément, valable depuis le 1er mai 1899: modifications au tarif.

Tarif Belge-Italien par le Saint-Gothard. (Publié par l'administration des chemins de fer de l'Etat belge à Bruxelles.)

4e supplément, valable depuis le 1er juillet 1899: additions à la classification des marchandises

Durch das gegenwärtige Heft wird das gleichnamige Tarifheft vom 1. März 1898 aufgehoben und ersetzt.

Südwestdeutsch - Schweizerischer Eisenbahn-Verband. (G. V.: Generaldirektion der grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen in Karlsruhe.)

Ausnahmetarif vom 1. Februar 1898 für die Beförderung von Steinkohlen etc.

II. Nachtrag, gültig vom 1. Februar 1899: Ergänzung des Titelblattes — Frachtsätze für die Station Courtetelle der Jura-Simplon-Bahn und für die Stationen der Freiburg-Murten-Bahn — Änderung von Stationsnamen — Berichtigungen des Tarifs — Änderung der Leitungsvorschriften.

Ostdeutsch - Ungarischer Eisenbahn - Verband. (G. V.: Direktion der k. Ungarischen Staatsbahnen in Budapest.)

Teil II. Heft 1, gültig vom 1. Juni 1899: Bestimmungen und Tariftabellen für den direkten Güterverkehr zwischen den im Tarif benannten Stationen, enthaltend: Vorwort — besondere Bestimmungen zum Tarife Teil I — anderweitige Tarifbestimmungen — Nebengebühren — Reexpeditionsbestimmungen — Anstosstarife — Verzeichnis der deutschen Verbandsstationen nebst Angabe der zuständigen königl. preuss. Eisenbahndirektion — Tariftabellen — Lieferfristtabelle — Kilometerzeiger — Erganzungsfrachtsätze.

Belgisch-Bayerischer Tarif. (Veröffentlicht durch die Verwaltung der belgischen Staatseisenbahnen in Brüssel.)

Ausnahmetarif vom 15. Juni 1892 für die Beförderung von Steinkohlen, Coaks und Steinkohlenbriquettes.

3. Nachtrag, gültig vom 1. Mai 1899: Änderungen des Tarifs.

Belgisch-Italienischer Tarif über den Gotthard. (Veröffentlicht durch die Verwaltung der belgischen Staatseisenbahnen in Brüssel.)

4. Nachtrag, gültig vom 1. Juli 1899: Ergänzungen der Güterklassifikation — verschiedene Ände-

— modifications diverses — nouveau tarif général pour le transport de matériel de chemins de fer et de tramways.

rungen — neuer allgemeiner Tarif für die Beförderung von Eisenbahn- und Tramwaymaterial.

Union Franco-Belge-Allemande-Russe. (Publié par l'administration des chemins de fer de l'Etat belge à Bruxelles.)

Tarif exceptionnel n° 8 du 13 juin 1898.

2e supplément, valable depuis le 1er mars 1899: modifications et additions au tarif.

Französisch-Belgisch-Deutsch-Russischer Verband. (Veröffentlicht durch die Verwaltung der belgischen Staatseisenbahnen in Brüssel.)

Ausnahmetarif Nr. 8 vom 13. Juni 1898.

2. Nachtrag, gültig vom 1. März 1899: Änderungen und Ergänzungen des Tarifs.

Tarifs internationaux Franco-Allemands. (Publiés par la direction de la compagnie du chemin de fer du Nord à Paris.)

IVe fascicule, valable depuis le 1er mai 1899: pour le transport direct des marchandises à grande et à petite vitesse entre la France et l'Allemagne (relations avec le chemin de fer du Nord) contenant: nomenclature des stations allemandes — tableaux des prix sur le parcours belge-allemand — tarifs exceptionnels sur le parcours belge-allemand — tarifs communs exceptionnels sur le parcours franco-belge-allemand.

Le présent fascicule annule et remplace les barèmes et les tarifs exceptionnels applicables sur le parcours belge-allemand qui figurent dans le tarif du 1er janvier 1895 et ses 1er, 2e et 3e suppléments, à l'exception du tarif commun exceptionnel de grande vitesse pour le transport des denrées, qui reste en vigueur.

Französisch-Deutsche Tarife für den internationalen Verkehr. (Veröffentlicht durch die Gesellschaft der französischen Nordbahn in Paris.)

IV. Heft, gültig vom 1. Mai 1899: für die direkte Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Frankreich und Deutschland (Verkehr mit der französischen Nordbahn) enthaltend: Stationsverzeichnis der deutschen Stationen — Verzeichnis der Frachtsätze für den belgisch-deutschen Verkehr — Ausnahmetarife für den belgisch-deutschen Verkehr — Ausnahmetarife für den französisch-belgisch-deutschen Gemeinschaftverkehr.

Durch das gegenwärtige Heft werden aufgehoben und ersetzt: die Tariftabellen und die Ausnahmetarife für den belgisch-deutschen Verkehr des Tarifs vom 1. Januar 1895 und die Nachträge 1, 2 und 3 mit Ausnahme des Gemeinschafts-Eilgut-Ausnahmetarifs für die Beförderung von Lebensmitteln, welcher in Kraft bleibt.

Tarifs pour le transport des marchandises entre l'Italie et la Suisse via Gothard. (A. g.: direction du chemin de fer du Gothard à Lucerne.)

IIe partie. Division A, 1er fascicule du 1er février 1898.

Ier supplément, valable depuis le 1er mai 1899: modifications et additions aux conditions de transport et aux tableaux des taxes.

Ce supplément annule le Ier supplement provisoire du 21 septembre 1898.

IIe partie. Division A. 2e fascicule du 1er février 1898.

Schweizerisch-Italienische Gütertarife via Gotthard. (G. V.: Direktion der Gotthardbahn in Luzern.)

Teil II. Abteilung A. 1. Heft vom 1. Februar 1898.

I. Nachtrag, gültig vom 1. Mai 1899: Änderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen und der Taxtabellen.

Hierdurch wird der provisorische I. Nachtrag vom 21. September 1898 aufgehoben.

Teil II. Abteilung A. 2. Heft vom 1. Februar 1898.

Ier supplément, valable depuis le 1er mai 1899: modifications et additions aux conditions de transport et aux tableaux des taxes.

Ce supplément annule le Ier supplément provisoire du 21 septembre 1898.

IIe partie. Division B, valable depuis le 1er mai 1899: tableaux de tarifs pour les parcours italiens, accompagnés des prescriptions relatives à leur emploi.

Les taxes de soudure italiennes et les conditions y relatives dans la IIe partie du 1er août 1888 avec suppléments sont annulées et remplacées.

I. Nachtrag, gültig vom 1. Mai 1899: Änderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen und der Taxtabellen.

Hierdurch wird der provisorische I. Nachtrag vom 21. September 1898 aufgehoben.

Teil II, Abteilung B, gültig vom 1. Mai 1899: Tariftabellen für die italienischen Strecken nebst Bestimmungen für deren Anwendung.

Hierdurch werden die italienischen Schnittsätze nebst Bestimmungen etc. im Teil II. vom 1. August 1888 nebst Nachträgen aufgehoben.

Statistique.

Les chemins de fer italiens en 1893 et leurs résultats comparés à ceux des années 1891 et 1892.

L'inspection générale des chemins de fer au Ministère des travaux publics à Rome a publié récemment la «Relazione sull'esercizio delle strade ferrate italiane» pour **l'année 1893.** Nous en extrayons les communications suivantes que nous avons résumées de manière à faire ressortir spécialement les données des trois grands réseaux, alors que celles relatives

1° aux lignes diverses à voie normale;
2° aux lignes diverses à voie étroite, et
3° aux chemins de fer spéciaux

sont réunies dans chacune de ces trois catégories.

La «Relazione» de chacune des années 1891 et 1892, que nous possédons également, nous a servi à faire une comparaison succincte des résultats de l'exploitation de ces deux années avec ceux de 1893.

L'espace restreint dont nous disposons nous oblige à condenser autant que possible les tableaux que nous avons élaborés; le premier renferme les données relatives à la *longueur des lignes* et au *capital d'établissement:*

Statistische Nachrichten.

Die italienischen Eisenbahnen im Jahr 1893 und vergleichsweise in den Jahren 1891 und 1892.

Von der Generalinspektion der Eisenbahnen im Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Rom sind neuestens die «Relazioni dell'esercizio delle strade ferrate italiane» für **das Jahr 1893** veröffentlicht worden. Wir entnehmen denselben die nachstehenden Mitteilungen, welche wir in der Art zusammengestellt haben, dass über die drei Hauptbahnnetze speciell berichtet ist, während die Ergebnisse

1. der andern normalspurigen Eisenbahnen;
2. der Schmalspurbahnen, und
3. der Specialbahnen

nach den drei Kategorien zusammengefasst sind.

Die ebenfalls in unserm Besitz befindlichen «Relazioni» für die Jahre 1891 und 1892 benutzen wir, um den Mitteilungen für 1893 die Betriebsergebnisse in den beiden ersteren Jahren summarisch gegenüberzustellen.

Die Notwendigkeit einer ökonomischen Ausnützung des Platzes zwingt uns zu einer Beschränkung der tabellarischen Darstellung, welche wir mit der Darstellung der *Bahnlängen* und der *Baukosten* beginnen:

	Longueur construite à la fin de l'année *Baulänge am Jahresende*	Longueur en exploitation *Betriebslänge* à la fin de l'année *am Jahresende*	Longueur en exploitation *Betriebslänge* moyenne pendant l'année *im Jahresdurchschnitt*	Capital d'établissement à la fin de l'année *Anlagekapital am Ende des Jahres* total *im ganzen*	Capital d'établissement à la fin de l'année *Anlagekapital am Ende des Jahres* par km de longueur construite *auf 1 km der Baulänge*	
	km	km	km	Lire	Lire	
1893						**1893**
I. Grands réseaux . .	11 513	11 757	11 601	4 335 808 200	376 536	I. Hauptbahnen.
Méditerranée . . .	*5 137*	*5 213*	*5 139*	*2 226 535 839*	*433 431*	*Mittelmeerbahnnetz.*
Adriatique	*5 365*	*5 533*	*5 503*	*1 671 189 607*	*311 498*	*Adriatisches Netz.*
Sicile	*1 011*	*1 011*	*959*	*438 082 754*	*433 316*	*Sicilianisches Netz.*
II. Lignes diverses à voie normale.	1 638	1 694	1 689	267 320 811	163 200	II. Andere Normalspurbahnen.
III. Lignes diverses à voie étroite	1 038	1 037	979	120 463 575	116 054	III. Andere Schmalspurbahnen.
IV. Chem. de fer spéciaux	11	11	11	2 162 353	188 577	IV. Specialbahnen.
1893 totaux et moyennes	14 200	14 499	14 280	4 725 754 939	332 800	Total u. Durchschnitte 1893.
1892						**1892**
I. Grands réseaux . .	11 177	11 416	11 163	4 243 667 860	379 688	I. Hauptbahnen.
II. III. IV. Entreprises diverses	2 502	2 555	2 542	346 310 562	138 413	II. III. IV. Übrige Eisenbahnen.
1892 totaux et moyennes	13 679	13 971	13 705	4 589 978 422	335 549	Total u. Durchschnitte 1892.
1891						**1891**
I. Grands réseaux . .	10 657	10 900	10 785	4 023 155 336	376 579	I. Hauptbahnen.
II. III. IV. Entreprises diverses	2 452	2 493	2 478	289 874 834	118 220	II. III. IV. Übrige Eisenbahnen.
1891 totaux et moyennes	13 109	13 393	13 263	4 313 030 170	329 013	Total u. Durchschnitte 1891.

La longueur des lignes a donc augmenté assez régulièrement en 1892 et 1893, soit de 521 et 570 km représentant 4 et 4,1 %: pour les grands réseaux seulement, cette augmentation est de 3 et 5,4 %.

Il y avait en 1893 1708 km de lignes à double voie, soit 15 % environ de la longueur des lignes des grands réseaux, contre 1701 et 1658 km dans les deux années précédentes. Quant aux stations et haltes, leur nombre total était de 2452 en 1893, représentant une station ou halte pour 5,8 km de longueur de ligne. L'augmentation du capital d'établissement en 1893 fut de 2,95 %, en 1892 de 6,42 % tandis que, par kilomètre, le coût des lignes, qui avait augmenté de 2 % de 1891 à 1892, a diminué de 0,82 % de 1892 à 1893.

Die Bahnlänge hat also in 1892 und 1893 ziemlich gleichmässig, um 521 resp. 570 km, d. h. um 4 und 4,1 %, bei den drei grossen Bahnnetzen allein um 3 und 5,4 %, zugenommen.

Zweigleisig waren im Jahr 1893 1708 km oder annähernd 15 % von den Linien der grossen Netze, gegen 1701 und 1658 km in den vorangegangenen zwei Jahren. Stationen und Haltestellen bei sämtlichen Bahnen waren 2452 in 1893: es kam eine Station oder Haltestelle auf je 5,8 km Bahnlänge. Die Vermehrung des Anlagekapitals im Jahr 1893 war 2,95, im Jahr 1892 6,42 %, während die kilometrisch berechneten Baukosten von 1891 auf 1892 um 2 % stiegen und von 1892 auf 1893 um 0,82 % sich verminderten.

L'*effectif du matériel* roulant au 31 décembre était le suivant:

Der *Stand des Rollmaterials* am 31. Dezember war folgender:

	Locomotives *Lokomotiven*	Voitures à voyageurs *Personenwagen*			Fourgons *Gepäckwagen*		Wagons à marchandises et à bestiaux *Güter- und Viehwagen*				
	total *im ganzen*	total *im ganzen*	essieux *Wagenachsen*	places *Sitzplätze*	total *im ganzen*	essieux *Wagenachsen*	total *im ganzen*	essieux *Wagenachsen*	poids de charge *Ladegewicht* total *im ganzen*	poids de charge *Ladegewicht* par wagon *pro Wagen*	
	Nombre *Zahl*	Nombre *Zahl*	Nombre *Zahl*	Nombre *Zahl*	Nombre *Zahl*	Nombre *Zahl*	Nombre *Zahl*	Nombre *Zahl*	t	t	
1893											**1893**
I. Grands réseaux	2 524	7 359	15 123	279 747	1 666	3 517	42 889	85 941	452 435	10,549	I. Hauptbahnen.
Méditerranée	*1 283*	*3 795*	*7 854*	*141 970*	*935*	*2 029*	*21 502*	*43 080*	*229 279*	*10,663*	*Mittelmeerbahnnetz.*
Adriatique	*1 106*	*3 158*	*6 451*	*122 520*	*665*	*1 356*	*19 715*	*39 507*	*205 454*	*10,421*	*Adriatisches Netz.*
Sicile	*136*	*406*	*818*	*15 257*	*66*	*132*	*1 672*	*3 384*	*17 702*	*10,587*	*Sicilianisches Netz.*
II. Lignes diverses à voie normale	210	728	1 500	27 849	80	160	1 712	3 426	16 206	9,466	II. Andere Normalspurbahnen.
III. Lignes diverses à voie étroite	124	413	882	12 636	60	120	883	1 800	6 198	7,019	III. Andere Schmalspurbahnen.
IV. Chem. d. f. spéc.	7	16	44	577	—	—	10	20	50	5,000	IV. Specialbahnen.
1893 totaux et moyennes	2 865	8 516	17 549	320 809	1 806	3 797	45 494	91 187	474 889	10,438	Total 1893.
1892											**1892**
I. Grands réseaux	2 510	7 328	15 042	275 065	1 666	3 499	42 945	86 017	450 299	10,485	I. Hauptbahnen.
II. III. IV. Entreprises diverses	324	1 115	2 338	39 872	132	264	2 469	4 960	21 278	8,618	II. III. IV. Übrige Eisenbahnen.
1892 totaux et moyennes	2 834	8 443	17 380	314 937	1 798	3 763	45 414	90 977	471 577	10,384	Total 1892.
1891											**1891**
I. Grands réseaux	2 490	7 257	14 894	271 708	1 651	3 469	42 712	85 541	447 061	10,467	I. Hauptbahnen.
II. III. IV. Entreprises diverses	267	965	1 990	34 589	110	220	1 995	4 394	19 473	9,761	II. III. IV. Übrige Eisenbahnen.
1891 totaux et moyennes	2 757	8 222	16 884	306 297	1 761	3 689	44 907	89 935	466 534	10,389	Total 1891.

Les chiffres ci-dessus ne comprennent pas les wagons des trains de service et de matériel dont l'effectif pour les trois grands réseaux était en 1893 de 3287 essieux et 10 419 tonnes de poids de charge.

Pour les trois grands réseaux, le matériel roulant ramené au kilomètre exploité était en 1893 de 0,215 locomotive: 0,636 voiture à voyageurs: 0,142 fourgon à bagages et 3,648 wagons à marchandises — contre 0,219 et 0,228 locomotive: 0,642 et 0,666 voiture à voyageurs; 0,146 et 0,151 fourgon à bagages: 3,648 et 3,919 wagons à marchandises en 1892 et 1891. L'augmentation absolue du matériel est donc inférieure à celle de la longueur des réseaux.

In den vorstehenden Ziffern sind die Wagen der Dienst- und Materialzüge nicht gerechnet, welche bei den drei grossen Netzen im Jahr 1893 mit 3287 Achsen und 10 419 Tonnen Ladegewicht ausgewiesen erscheinen.

Auf den Bahnkilometer berechnet, hatten die drei grossen Gesellschaften im Jahr 1893: Lokomotiven 0,215, Personenwagen 0,636, Gepackwagen 0,142, Güterwagen 3,648 gegen 0,219 und 0,228 Lokomotiven, 0,642 und 0,666 Personenwagen, 0,146 und 0,151 Gepäck- und 3,648 und 3,919 Güterwagen in den Jahren 1892 und 1891. Die absolut vorhandene Vermehrung ist also hinter dem Verhältnis zurückgeblieben, in welchem die Bahnnetze vergrössert worden sind.

Le *parcours du matériel roulant*, y compris celui du matériel étranger, effectué sur les lignes italiennes est résumé dans le tableau ci-dessous:

Die *Leistungen des Rollmaterials*, einschliesslich des fremden Materials, auf den Strecken der italienischen Eisenbahnen waren:

	Parcours interne du matériel roulant y compris le matériel étranger — *Auf den eigenen Betriebsstrecken sind geleistet worden (fremde Fahrbetriebsmittel inbegriffen)*								
	Locomotives — *Lokomotiven*		Voitures à voyageurs — *Personenwagen*	Wagons-poste et wagons cellulaires — *Post- u. Gefangenenwagen*	Fourgons à bagages — *Gepäckwagen*	Wagons à marchandises et à bestiaux — *Güter- und Viehwagen*	Total des voitures et wagons — *Personen- u. Güterwagen im ganzen*	Par km exploité — *Auf 1 km Betriebslänge*	
	totaux — *im ganzen*	par km exploité — *auf 1 km Betriebslänge*							
	mille km	km	milliers de kilomètres — *Tausend Kilometer*					km	
1893									**1893**
I. Grands R.	77 621	6 691	244 402	10 394	61 147	509 409	825 352	71 145	I. Hauptb.
Méd. . .	*38 116*	*7 415*	*129 519*	*5 580*	*32 549*	*250 131*	*417 778*	*81 296*	*Mittelm.*
Adr. . .	*35 031*	*6 366*	*104 208*	*4 470*	*25 592*	*243 416*	*377 685*	*68 633*	*Adr.*
Sic. . .	*4 475*	*4 666*	*10 676*	*344*	*3 006*	*15 862*	*29 889*	*31 166*	*Sic.*
II. Div. . .	6 313	3 732	19 116	363	2 924	14 691	37 095	21 963	II. Andere N.-B.
III. Etr. . .	2 437	2 490	5 969	3	1 942	4 596	12 510	12 778	III. Schmalspurb.
IV. Spéc. . .	20	1 818	20	—	—	6	25	2 273	IV. Specialb.
1893 totaux	86 391	6 050	269 507	10 761	66 013	528 701	874 982	61 272	Total 1893.
1892									**1892**
I.	76 286	6 682	239 040	9 935	59 123	508 729	816 826	73 172	I.
II. III. IV. .	8 290	3 261	24 017	362	6 589	17 910	48 879	19 226	II. III. IV.
1892 totaux	84 576	6 171	263 057	10 297	65 712	526 639	865 705	63 167	Total 1892.
1891									**1891**
I.	76 759	7 117	239 054	9 764	59 606	523 607	832 031	77 147	I.
II. III. IV. .	8 058	3 251	23 587	361	6 551	17 420	47 919	19 335	II. III. IV.
1891 totaux	84 817	6 395	262 641	10 125	66 157	541 027	879 950	66 346	Total 1891.

En 1893, les locomotives des trois grands réseaux ont fourni 77 836 mille km (contre 76 446 et 76 927 mille km en 1892 et 1891), soit 36 461 km par locomotive (35 716 et 35 874 km): les voitures à voyageurs 238 085 mille km (233 878 et 232 439 mille km); les wagons-poste et wagons cellulaires 5650 mille km (9723 et 9620 mille km); les fourgons à bagages 61 284 mille km (58 365 et 58 737 mille km) et les wagons à marchandises 547 704 mille km contre 523 215 mille km en 1892 et 517 350 mille km en 1891. Le matériel des lignes diverses à voie normale et à voie étroite, ainsi que celui des chemins de fer spéciaux ne présentent aucun changement vis-à-vis du tableau qui précède.

Im Jahr 1893 haben die eigenen Lokomotiven der drei grossen Netze 77 836 Tausend km durchlaufen (gegen 76 446 und 76 927 Tausend km in 1892 und 1891), d. i. 36 461 km per Lokomotive (35 716 und 35 874 km), die Personenwagen 238 085 Tausend km (233 878 und 232 439 km), die Postwagen und Gefangenenwagen 5650 Tausend km (9723 und 9620 Tausend km), die Gepäckwagen 61 284 Tausend km (58 365 und 58737 Tausend km) und die Güterwagen 547 704 Tausend km gegen 523 215 Tausend km im Jahr 1892 und 517 350 Tausend km im Jahr 1891. Die Leistungen des Rollmaterials der übrigen Bahnen mit Normal- und Schmalspur, sowie der Specialbahnen, sind sich in den drei Jahren annähernd gleich geblieben.

Les *quantités transportées* ainsi que les parcours qu'elles ont effectués sont indiqués ci-dessous:

Die *Verkehrsquantitäten* und die von denselben zurückgelegten Strecken sind in der folgenden Tabelle angegeben:

	Total des voyageurs *Total der Personen*	Parcours total *Von Personen zurückgelegt im ganzen*	Utilisation moyenne des places *Durchschnittlich besetzte Plätze*	Quantités transportées *Beförderte Güter* Expéditions *Sendungen*	Grande vitesse *Eilgut* Bagages, journaux, etc. *Gepäck, Zeitungen etc.*	Grande vitesse *Eilgut* Messageries, marchandises, etc. *Expressgüter, andere Güter etc.*	Petite vitesse accélérée *Beschleunigtes Frachtgut* Denrées, vins, moûts, etc. *Lebensmittel, Wein, Most etc.*	Petite vitesse ordinaire *Gewöhnliches Frachtgut* Marchandises *Güter*	Totaux *Im ganzen*	
	Nombre - *Zahl*	1000 km	%	Nombre - *Zahl*	t	t	t	t	t	
1893										**1893**
I. Grands R.	40 482 969	1 904 164	20,40	14 432 254	69 259	455 376	445 029	13 975 091	14 944 755	I. Hauptb.
Méd.	*22 504 927*	*1 069 712*	*20,72*	*8 406 847*	*39 687*	*235 368*	*179 112*	*7 751 918*	*8 206 085*	*Mittelm.*
Adr.	*15 650 493*	*906 685*	*19,92*	*4 864 638*	*27 756*	*200 639*	*190 638*	*5 422 476*	*5 840 969*	*Adr.*
Sic.	*2 327 549*	*87 817*	*21,60*	*1 160 769*	*1 816*	*19 369*	*75 879*	*800 697*	*897 701*	*Sic.*
II. Div.	6 731 366	166 452	22,81	1 332 688	5 867	35 740	18 873	1 594 118	1 654 598	II. Andere N.-B.
III. Etr.	3 050 751	47 801	25,94	280 480	1 345	4 296	—	253 030	258 671	III. Schmalspurb.
IV. Spéc.	38 212	121	16,94	—	40	22	—	314	376	IV. Specialb.
1893 totaux	50 303 298	2 118 539	20,78	16 045 422	76 511	495 434	468 902	15 822 553	16 858 400	Total 1893.
1892										**1892**
I.	40 493 476	1 896 434	20,79	15 405 382	66 590	469 562	438 302	14 238 659	15 213 113	I.
II. III. IV.	9 624 202	211 480	23,70	1 633 242	6 864	36 451	20 379	1 749 133	1 812 827	II. III. IV.
1892 totaux	50 117 678	2 107 914	21,17	17 038 624	73 454	506 013	458 681	15 987 792	17 025 940	Total 1892.
1891										**1891**
I.	40 714 644	1 922 605		15 070 973	65 954	456 200	414 170	14 500 070	15 436 394	I.
II. III. IV.	8 725 984	200 004			6 262	38 650	21 129	1 651 371	1 717 412	II. III. IV.
1891 totaux	49 440 628	2 122 609			72 216	494 850	435 299	16 151 441	17 153 806	Total 1891.

De 1891 à 1893, le nombre des voyageurs transportés sur les trois grands réseaux a diminué, et ce n'est que grâce à l'appoint fourni par les lignes diverses que le résultat de l'ensemble des lignes se présente en légère augmentation. Le parcours total des voyageurs n'est par contre en 1893 que peu inférieur à celui de 1891. Le parcours moyen d'un voyageur a baissé de 43 km en 1891 à 42 km en 1892 et 1893. Les années 1892 et 1893 n'ont également pas été favorables au mouvement des marchandises: en 1892, la diminution est de 0,75 % et en 1893, de 1 %; pour les trois grands réseaux, ces diminutions sont même de 1,47 et 1,77 %, portant presque exclusivement sur la petite vitesse ordinaire: les transports en grande vitesse et en petite vitesse accélérée offrent par contre d'une manière générale de légères augmentations.

Die Zahl der beförderten Personen hat bei den grossen Bahnen von 1891 bis 1893 abgenommen und nur infolge der auf den übrigen Bahnstrecken eingetretenen Zunahme zeigt das Gesamtresultat eine kleine Vermehrung. Die von den Reisenden zurückgelegte Strecke dagegen steht auch im ganzen in 1893 noch um ein weniges hinter 1891 zurück. Die mittlere Reisestrecke einer Person ist von 43 km im Jahr 1891 auf 42 in 1892 und 1893 zurückgegangen. Auch für die Güterbewegung waren die Jahre 1892 und 1893 nicht günstig; sie war im Jahr 1892 um 0,75 % und im Jahr 1893 um 1 % geringer als je im Vorjahr: bei den drei grossen Netzen war die Verminderung 1,47 und 1,77 % und zwar fast ausschliesslich beim gewöhnlichen Frachtgut; im Eilfrachtverkehr und bei den Transporten in beschleunigter Fracht zeigte sich im allgemeinen eine kleine Vermehrung.

Digitized by Google

Dans ces chiffres ne sont pas compris les transports de chevaux et de bestiaux qui en 1893 étaient de 956 664 têtes (1 010 013 en 1892 et 961 685 en 1891) et de 67 775 expéditions par wagons complets (68 974 et 69 452): puis les transports de finances et valeurs, taxées pour 440 429 000 L. (contre 502 705 000 et 540 126 000 L. en 1892 et 1891), et en outre 116 958 chiens, 5646 véhicules et 651 dépouilles mortelles.

Nicht inbegriffen in den in der Tabelle angegebenen Verkehrsquantitäten sind die Pferde- und Viehtransporte, welche im Jahr 1893 956 664 Stück in Einzelsendungen (1 010 013 in 1892 und 961 685 in 1891) und 67 775 Sendungen in Wagenladungen (68 974 und 69 452) betragen haben: ferner die Geld- und Wertsachen im Taxwerte von 440 429 000 L. (gegen 502 705 000 und 540 126 000 L. in 1892 und 1891), 116 958 Hunde, 5646 Fahrzeuge und 651 Leichen.

Recettes du mouvement des voyageurs.

Einnahmen aus dem Personenverkehr.

	Application des tarifs normaux — *Aus der Anwendung der normalen Tarife*									
	total *im ganzen*	Ire classe *I. Kl.*	IIe classe *II. Kl.*	IIIe classe *III. Kl.*	IVe classe *IV. Kl.*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*	par voyageur *auf jede Person*	pour 100 voyageurs à 1 km *auf 100 Personen-km*	compris les billets spéciaux, abonnements, trains spéc. *einschliesslich Abonnemente, Specialbillette u. Extrazüge*	
	Lire	%	%	%	%	Lire	Lire	Lire	Lire	
1893										**1893**
I. Grands R. .	83 583 654	14,31	35,92	49,68	0,09	7 205	2,06	4,39	91 180 321	I. Hauptb.
Méd.	*43 455 539*	*15,69*	*35,54*	*49,26*	*0,11*	*8 456*	*1,93*	*4,30*	*47 799 235*	*Mittelw*
Adr.	*36 157 663*	*13,62*	*36,77*	*49,57*	*0,04*	*6 571*	*2,31*	*4,48*	*39 305 586*	*Adr.*
Sic.	*3 970 452*	*12,02*	*32,49*	*55,49*	—	*4 140*	*1,71*	*4,52*	*4 075 560*	*Sic.*
II. Div. . . .	6 480 658	7,02	31,02	61,96	—	3 837	0,96	3,89	6 648 009	II. Andere N.-B.
III. Etr. . . .	1 735 997	8,94	46,57	44,49	—	1 773	1,28	3,63	1 765 672	III. Schmalspur
IV. Spéc. . .	61 048	27,24	44,15	28,61	—	5 550	1,60	50,06	61 348	IV. Specialb.
1893 totaux	91 861 357	13,70	35,79	50,44	0,07	6 433	1,83	4,34	99 655 351	Total 1893.
1892										**1892**
I.	84 210 628	15,63	35,83	48,45	0,09	7 544	2,08	4,44	90 554 557	I.
II. III. IV. . .	8 159 192	7,78	34,56	57,65	—	3 209	0,85	3,86	8 375 520	II. III. IV.
1892 totaux	92 369 820	14,94	35,72	49,26	0,08	6 761	1,84	4,38	98 912 077	Total 1892.
1891										**1891**
I.	85 620 215	15,77	35,43	48,71	0,09	7 939	2,10	4,45	92 104 445	I.
II. III. IV. . .	7 831 779	7,60	33,21	59,19		3 160	0,90	3,91	7 990 998	II. III. IV.
1891 totaux	93 451 994	15,09	35,24	49,59	0,08	7 071	1,89	4,40	100 095 443	Total 1891.

La diminution du mouvement a naturellement entraîné un abaissement des recettes. En 1893, les voyageurs transportés aux conditions des tarifs normaux ont produit 508 463 L. de moins qu'en 1892 et 1 692 029 L. de moins qu'en 1891. Le produit moyen d'un voyageur a également décru de 2 L. 10 en 1891 à 2 L. 08 et 2 L. 06 en 1892 et 1893 et celui d'un voyageur-kilomètre de 4 C^mi 45 à 4 C^mi 44 et 4 C^mi 39.

Die Verkehrsverminderung hat naturgemäss ungünstig auf die Transporteinnahmen eingewirkt. Aus der Anwendung der normalen Tarife betrugen diese im Jahr 1893 508 463 L. weniger als in 1892 und 1 692 029 L. weniger als in 1891. Auch der mittlere Ertrag eines Reisenden fiel von 2,10 L. in 1891 auf 2,08 L. und 2,06 L. in 1892 und 1893 und die für den Personenkilometer bezahlte Taxe betrug 4,45, 4,44 und 4,39 Centesimi.

Trafic des marchandises et recettes totales. | *Güterverkehr und Gesamtbetriebseinnahmen.*

	Recettes du transport des marchandises *Einnahmen aus dem Güterverkehr*				Recettes totales de l'exploitation *Gesamte Betriebs-einnahmen*	
	Grande vitesse *Eilgut*	Petite vitesse accélérée *Beschleunigtes Frachtgut*	Petite vitesse ordinaire *Gewöhnliches Frachtgut*	total *überhaupt*		
	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire	
1893						**1893**
I. Grands R. .	19 548 281	10 558 173	108 366 371	138 472 824	229 653 146	I. Hauptb.
Méd. . . .	*10 225 762*	*4 153 178*	*56 241 834*	*70 620 774*	*118 420 010*	*Mittelm.*
Adr. . . .	*8 817 461*	*5 890 086*	*48 182 778*	*62 890 326*	*102 195 852*	*Adr.*
Sic. . . .	*505 058*	*514 909*	*3 941 758*	*4 961 725*	*9 037 284*	*Sic.*
II. Div. . . .	706 402	173 416	3 862 249	4 742 067	11 390 076	II. Andere N.-B.
III. Etr. . . .	95 263	20 121	826 574	941 958	2 707 630	III. Schmalspurb.
IV. Spéc. . . .	1 683	—	2 210	3 893	65 241	IV. Specialb.
1893 totaux	20 351 629	10 751 710	113 057 404	144 160 743	243 816 094	Total 1893.
1892						**1892**
I.	19 421 913	11 014 341	109 986 558	140 422 812	230 977 367	I.
II. III. IV. . .	803 962	191 807	4 591 803	5 587 572	13 945 095	II. III. IV.
1892 totaux	20 225 875	11 206 148	114 578 361	146 010 384	244 922 462	Total 1892.
1891						**1891**
I.	19 178 032	11 811 323	109 615 646	140 605 001	232 709 446	I.
II. III. IV. . .	721 783	172 400	4 572 119	5 466 302	13 457 300	II. III. IV.
1891 totaux	19 899 815	11 983 723	114 187 765	146 071 303	246 166 746	Total 1891.

Ainsi qu'il ressort du tableau ci-dessus, les recettes du trafic des marchandises sont presque les mêmes en 1892 qu'en 1891; mais en 1893, elles ont diminué de près de 2 millions de Lire; par kilomètre exploité, elles étaient de 11 052 L. en 1891, de 10 687 L. en 1892 et de 10 115 L. seulement en 1893. Les différences par classes ne sont, comme du reste pour le mouvement des voyageurs, que de peu d'importance, aussi ne croyons-nous pas utile de les mentionner spécialement.

Les *recettes totales de l'exploitation* ont subi en 1893 une diminution de 0,45 % sur l'année précédente (0,50 % de 1891 à 1892), diminution qui s'élève même à 0,57 % (0,75 % de 1891 à 1892) si on ne considère que les trois grands réseaux. Par kilomètre exploité, la recette totale a passé de 18 625 L. en 1891 à 17 927 L. et 17 074 L., soit, pour les grands réseaux, de 21 577 L. à 20 691 et 19 796. Par kilomètre de train, elle s'élève à 3 L. 981

Die Einnahmen im Güterverkehr standen sich, wie die vorstehende Tabelle zeigt, in den Jahren 1891 und 1892 fast gleich; in 1893 haben sie um fast 2 Millionen Lire abgenommen; pro Betriebskilometer betrugen dieselben 11 052 L. in 1891, 10 687 L. in 1892 und nur noch 10 115 L. in 1893. Die Differenzen bei den einzelnen Klassen sind wie im Personenverkehr nicht erheblich: wir unterlassen es daher auch, hier darauf einzutreten.

Die *Gesamtbetriebseinnahmen* haben im Jahr 1893 eine Verminderung von 0,45 % gegenüber dem vorhergehenden Jahre (0,50 % von 1891 auf 1892), oder, für die drei grossen Netze allein, von 0,57 % erfahren (0,75 % von 1891 auf 1892). Das Gesamtergebnis per Betriebskilometer ist von 18 625 L. im Jahr 1891 auf 17 927 und 17 074 herabgegangen, bezw. bei den grossen Bahnnetzen von 21 577 L. auf 20 691 und 19 796. Pro Zugskilometer berechnet sich die gesamte

(grands réseaux 4 L. 255). Aux recettes de l'exploitation viennent encore s'ajouter les produits en dehors du trafic, soit 2 029 509 L. en 1893 (1 869 483 et 1 975 084), dont 1 553 479 L. pour les trois grands réseaux (1 505 810 et 1 589 837 L.), puis à titre de remboursement de dépenses une somme de 5 013 546 L. (6 344 031 et 8 930 677 L.), dont 4 980 981 L. (6 312 642 et 8 889 231 L.) reviennent aux trois grands réseaux, de sorte que les recettes totales des administrations s'élèvent pour 1893 à 250 859 149 L.

En ce qui concerne les *dépenses de l'exploitation*, l'exercice 1893 est de 2,05 % supérieur à 1892 (grands réseaux 1,78 %), tandis que l'exercice précédent présentait une diminution de 2,47 % sur 1891, réalisée en totalité sur les trois grands réseaux, diminution qui compensait largement celle des recettes signalée ci-dessus. Calculées par kilomètre exploité, les dépenses ont baissé de 13 508 L. en 1891 à 12 747 en 1892 et à 12 274 en 1893: pour les trois grands réseaux, les chiffres respectifs étaient de 15 393 L., 14 476 L. et 14 016 L. Les dépenses se décomposent comme suit:

Betriebseinnahme im Jahr 1893 auf 3,981 L. (bei den drei grossen Netzen auf 4,255 L.). Den Betriebseinnahmen sind noch beizufügen die Einnahmen, die nicht aus dem Transport herkommen, nämlich 2 029 509 L. im Jahre 1893 (1 869 483 und 1 975 084), wovon 1 553 479 L. für die drei grossen Bahnnetze (1 505 810 und 1 589 837 L.), dann als Ausgaberückerstattung eine Summe von 5 013 546 L. (6 344 031 und 8 930 677 L.), wovon 4 980 981 L. (6 312 642 und 8 889 231 L.) auf die drei grossen Netze entfallen, in der Art, dass pro 1893 die gesamten Einnahmen der Verwaltungen sich auf 250 859 149 L. gestellt haben.

Die *Betriebsausgaben* im Jahr 1893 sind um 2,05 % höher als im Jahr 1892 (die grossen Bahnnetze 1,78 %), während das vorhergehende Betriebsjahr eine Verminderung von 2,47 % gegenüber 1891 aufwies, die gänzlich bei den drei grossen Netzen erzielt und durch die vorstehend verzeichnete Minderung der Einnahmen reichlich kompensiert wurde. Auf den Betriebskilometer berechnet, haben die Ausgaben sich von 13 508 L. im Jahr 1891 auf 12 747 in 1892 und auf 12 274 in 1893 vermindert: für die drei grossen Netze waren die entsprechenden Zahlen 15 393 L., 14 476 L. und 14 016 L. Die Ausgaben setzen sich wie folgt zusammen:

	Dépenses de l'exploitation *Betriebsausgaben* total *im ganzen*	Détail des Dépenses — *Davon entfallen auf*					
		Direction et dépenses générales *Direktion und allgemeine Ausgaben*	Voies et surveillance *Bahnverwaltung u. Bahnaufsicht*	Matériel et traction *Zugbeförderung u. Werkstättendienst*	Trafic *Verkehrsdienst*	Dépenses diverses *Sonstige Ausgaben*	
	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire	
1893							**1893**
I. Grands réseaux	162 605 168	15 997 909	33 237 511	56 137 099	57 227 280	4 369	I. Hauptbahnen.
Méditerranée	*84 080 974*	*7 179 800*	*16 317 045*	*29 822 055*	*30 762 072*		*Mittelmeerbahnen.*
Adriatique	*69 865 601*	*7 534 607*	*14 805 175*	*23 147 338*	*24 374 112*	*4 369*	*Adriatisches Netz.*
Sicile	*8 658 593*	*1 283 502*	*2 115 288*	*3 168 706*	*2 091 096*	—	*Sicilianisches Netz.*
II. Diverses	9 143 465	1 538 084	2 364 949	2 913 929	2 197 236	129 366	II. Normalbahnen.
III. Etroite	3 449 779	778 249	887 580	1 127 608	640 609	15 733	III. Schmalspurb.
IV. Spéciaux	78 201	19 810	12 750	28 896	16 745	—	IV. Specialbahnen.
1893 totaux et moyennes	175 276 613	18 334 053	36 502 789	60 208 432	60 081 870	149 469	Total 1893.
1892							**1891**
I. Grands réseaux	161 596 615	15 264 958	31 538 504	58 286 347	56 502 727	4 079	I. Hauptbahnen.
II. III. IV. Entr. div.	12 554 567	2 107 417	3 531 148	3 962 968	2 825 433	127 601	II. III. IV. Übrige B.
1892 totaux et moyennes	174 151 182	17 372 375	35 069 652	62 249 315	59 328 160	131 680	Total 1892.
1891							**1892**
I. Grands réseaux	166 018 540	17 005 173	31 733 814	60 238 793	57 035 542	5 217	I. Hauptbahnen.
II. III. IV. Entr. div.	12 441 165	2 167 316	3 422 119	3 934 181	2 781 331	136 219	II. III. IV. Übrige B.
1891 totaux et moyennes	178 459 705	19 172 489	35 155 933	64 172 974	59 816 873	141 436	Total 1891.

La rubrique « matériel et traction » accuse seule une diminution de 3,28 % pour 1893 vis-à-vis de l'exercice précédent, tandis que la comparaison des chiffres de 1892 avec ceux de 1891 fait ressortir partout une réduction de dépenses: ramenées au kilomètre exploité, les dépenses étaient en 1891 de 1451 L. (grands réseaux 1577) pour la direction et les dépenses générales de l'exploitation; de 2661 L. (2942) pour le service de la voie et la surveillance; de 4858 L. (5585) pour le matériel et la traction et de 4528 (5288) pour le trafic; grâce aux diminutions survenues, elles avaient été réduites en 1892 aux chiffres respectifs de 1272 L. (1367), 2567 L. (2825), 4556 L. (5221) et 4343 L. (5062), pour passer en 1893 à 1284 L. (1379), 2556 L. (2865), 4216 L. (4839) et 4207 L. (4933).

Des chiffres ci-dessus, il ressort pour 1893 un produit net de 75 582 536 L. (5293 L. par kilomètre exploité) contre 78 984 793 L. (5781) et 78 612 802 L. (5942) pour les deux années précédentes.

En 1893, il y avait en moyenne sur l'ensemble du réseau 96 873 personnes au service des chemins de fer, se répartissant ainsi qu'il suit: administration centrale 3033; exploitation et surveillance de la voie 37 025; matériel et traction 21 126; mouvement et trafic 34 040; puis 1648 dans les services divers.

Les accidents imputables aux chemins de fer ont causé dans cette même année la mort de 22 voyageurs, de 21 agents et d'une personne étrangère au service, et des blessures à 73 voyageurs, 315 agents et 12 autres personnes. En outre, 10 voyageurs, 55 agents et 43 autres personnes ont été tués par leur propre faute ou par imprudence et 58 voyageurs, 227 agents et 65 autres personnes ont été blessés par suite des mêmes causes; il y a eu de plus 105 suicides et 24 tentatives de suicide.

Comme institutions de bienfaisance en faveur du personnel, il y a à signaler les caisses de pensions et celles de secours: les premières comptaient 37 331 participants au 31 décembre 1893 et le

Die Rubrik « Zugsbeförderung und Werkstattendienst » zeigt allein eine Verminderung von 3,28 % für 1893 gegenüber dem vorhergehenden Betriebsjahr, während die Vergleichung der Zahlen von 1892 mit denen von 1891 überall ein Herabgehen der Ausgaben ersehen lässt; auf den Betriebskilometer berechnet, belaufen sich die Ausgaben im Jahr 1891 auf 1451 L. (grosse Bahnnetze 1577) für die Verwaltung und die allgemeinen Betriebsausgaben; auf 2661 L. (2942) für Unterhaltung und Bewachung der Bahn; auf 4858 L. (5585) für die Zugsbeförderung und den Werkstättendienst und auf 4528 L. (5288) für den Verkehrsdienst; dank den eingetretenen Veränderungen waren sie im Jahr 1892 auf die bezüglichen Beträge von 1272 L. (1367), 2567 L. (2825), 4556 L. (5221) und 4343 L. (5062) zurückgeführt worden, und erreichten im Jahr 1893 1284 L. (1379), 2556 L. (2865), 4216 L. (4839) und 4207 L. (4933).

Aus den vorstehenden Zahlen geht für 1893 ein Nettoergebnis von 75 582 536 L. (5293 L. für den Betriebskilometer) hervor gegen 78 984 793 L. (5781) und 78 612 802 L. (5942) in den zwei vorhergehenden Jahren.

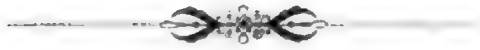
Im Jahr 1893 waren im Durchschnitt auf dem ganzen Eisenbahnnetz 96 873 Personen im Dienste, die sich wie folgt verteilten: Centralverwaltung 3033; Betrieb und Bahnbewachung 37 025; Zugsbeförderung und Werkstätten 21 126; Zugsbegleitung und Güterverkehr 34 040; ferner 1648 in verschiedenen Dienstzweigen.

Die den Eisenbahnen zur Last fallenden Unfälle haben im gleichen Jahr den Tod von 22 Reisenden, 21 Bediensteten und einer dem Dienste fremden Person verursacht und Verletzungen von 73 Reisenden, 315 Bediensteten und 12 anderen Personen zur Folge gehabt. Ausserdem sind 10 Reisende, 55 Bedienstete und 43 andere Personen durch eigenes Verschulden oder Unachtsamkeit getötet und 58 Reisende, 227 Bedienstete und 65 andere Personen aus den gleichen Ursachen verwundet worden; ferner kamen 105 Selbstmorde und 24 Selbstmordversuche vor.

Als Wohlfahrtseinrichtungen für das Personal sind die Pensions- und Unterstützungskassen zu erwähnen. Die ersteren zählten am 31. Dezember 1893 37 331 Mitglieder und hatten im Anfang des

montant du capital des caisses de pensions était de 93 415 587 L. au commencement de l'année; les contributions des membres, versements des administrations, produits des intérêts et recettes diverses se sont élevés à 10 553 415 L. Il a été alloué comme pensions à 8961 bénéficiaires une somme totale de 6 132 322 L. et on a dépensé 6832 L. pour frais divers. Les caisses de secours, avec un encaisse de 11 529 277 L. au 1er janvier, ont reçu 3 323 354 L. à titre de cotisations des intéressés, versements des administrations et produits divers, tandis que leurs dépenses se sont élevées à 3 143 237 L. pour subsides et à 267 865 L. pour frais divers: au 31 décembre 1893, ces caisses comprenaient 62 836 sociétaires et des subsides ont été accordés dans cette même année à 6534 membres.

Jahres ein Vermögen von 93 415 587 L.: die Beiträge der Mitglieder, Zuschüsse der Verwaltungen, Zinserträgnisse und verschiedene Einnahmen bezifferten sich auf 10 553 415 L. An Pensionen sind an 8961 Berechtigte insgesamt 6 132 322 L. bezahlt und 6832 L. für verschiedene Unkosten verausgabt worden. Die Unterstützungskassen mit einem Kassenbestand von 11 529 277 L. am 1. Januar, haben an Beiträgen der Mitglieder, Zuschüssen der Verwaltungen und verschiedenen Einnahmen 3 323 354 L. vereinnahmt, während die Ausgaben sich auf 3 143 237 L. für Unterstützungen und 267 865 L. für verschiedene Unkosten bezifferten. Am 31. Dezember 1893 betrug die Zahl der Mitglieder dieser Kassen 62 836. Im gleichen Jahr wurden an 6534 Mitglieder Unterstützungen gewährt.



August 1899.

Zeitschrift

für den

Internationalen Eisenbahntransport

herausgegeben

von dem Central-Amt in Bern.

N° 8.

VII. Jahrgang.

ABONNEMENTS

UN AN (12 fascicules):

Suisse . . . . . frs. 8.50
Pour tous les autres pays de l'Europe . . . . . „ 10.—

SIX MOIS (6 fascicules):

Suisse . . . . . frs. 4.25
Pour tous les autres pays de l'Europe . . . . . „ 5.—

Les abonnements sont reçus à l'*administration du bulletin* de l'office central des transports internationaux par chemins de fer, ainsi que dans les *bureaux de poste* et les *librairies* de tous les pays (à *Paris*: librairies *Chaix* et *Le Soudier*). — On est prié d'adresser les paiements à l'administration: *Imprimerie Stämpfli & Cie.* à *Berne*.

Sommaire. Convention internationale: Modifications à la liste des chemins de fer, p. 501. — **Lois et mesures administratives:** Liste des objets auxquels la Convention internationale n'est pas applicable, p. 503; Convention spéciale conclue entre l'Allemagne et le Luxembourg pour faciliter le transport réciproque des objets admis conditionnellement au transport, p. 504; Règlement de transport pour les chemins de fer d'Allemagne. Modifications à l'annexe B, p. 505; Arrêté belge portant réglementation des épreuves que doivent subir, en vue de leur transport, les récipients destinés à contenir des gaz liquéfiés ou comprimés, p. 507; Circulaire du ministère des travaux publics de France concernant les épreuves techniques et le poinçonnage des récipients destinés au transport des gaz liquéfiés ou comprimés, p. 510. — **Jurisprudence dans les différents Etats**, p. 522. — **Nouvelles diverses**, p. 525. — **Bibliographie**, p. 529. — **Nouveaux tarifs et suppléments de tarifs**, p. 533. — **Statistique**, p. 541.

Abonnemente.

Für ein Jahr (12 Hefte):

Für die Schweiz . . . . . Fr. 8.50
Für alle übrigen europäischen Länder . . . . . „ 10.—

Für ein halbes Jahr (6 Hefte):

Für die Schweiz . . . . . Fr. 4.25
Für alle übrigen europäischen Länder . . . . . „ 5.—

Abonnemente nehmen entgegen: die *Expedition der Zeitschrift* für den internationalen Eisenbahntransport, sowie die *Postämter* und *Buchhandlungen* aller Länder (in *Paris* die Buchhandlungen *Chaix* und *Le Soudier*). — Zahlungen für Abonnemente bittet man per Postmandat an die Expedition: *Buchdruckerei Stämpfli & Cie.* in *Bern*, zu senden.

Inhaltsverzeichnis. Internationales Uebereinkommen: Änderungen in der Liste der Eisenbahnen, S. 501. — **Gesetze und Vollzugsverordnungen:** Verzeichnis der Gegenstände, auf welche das internationale Uebereinkommen keine Anwendung findet, S. 503; Erleichternde Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und Luxemburgs rücksichtlich der bedingungsweise zu befördernden Gegenstände, S. 504; Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands. Änderungen der Anlage B, S. 505; Belgisches Dekret betreffend die zur Beförderung gelangenden Transportgefässe für flüssige oder verdichtete Gase, S. 507; Kreisschreiben des französischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten betreffend die technische Prüfung der zum Transport von flüssigen oder verdichteten Gasen bestimmten Behälter und deren Stempelung, S. 510. — **Rechtsprechung in den verschiedenen Staaten**, S. 522. — **Verschiedene Mitteilungen**, S. 525. — **Bücherschau**, S. 529. **Neue Tarife und Tarifnachträge**, S. 533. — **Statistische Nachrichten**, S. 541.

Convention internationale.

Modifications à la liste des chemins de fer.

Autriche. Par note du 18 juillet 1899, le ministère i. r. des chemins de fer, à Vienne, a informé l'office central *que les chemins de fer suivants sont soumis à la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer:*

1° les tronçons *Karlsbad-Neudeck* et *Platten-Johanngeorgenstadt* du chemin de fer d'intérêt local Karlsbad-Johanngeorgenstadt, ouverts le 15 mai 1899;

2° la ligne de jonction *Auscha A. T. E.-Auscha* (chemin de fer d'intérêt local Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha), ouverte le 29 mai 1899;

3° la *ligne de la vallée inférieure de la Wien*, du chemin de fer *métropolitain de Vienne*, ouverte le 30 mai 1899;

4° le chemin de fer d'intérêt local *Strakonitz-Březnitz, avec les lignes d'embranchement Blatna-Nepomuk* et *Březnitz-Rozmital*, ouverts le 11 juin 1899;

Internationales Uebereinkommen.

Änderungen in der Liste der Eisenbahnen.

Oesterreich. Vom k. k. Eisenbahnministerium in Wien ist mit Note vom 18. Juli 1899 dem Central-Amte mitgeteilt worden, *dass die nachbenannten Eisenbahnstrecken dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr unterstellt werden:*

1. die am 15. Mai 1899 eröffneten Teilstrecken *Karlsbad-Neudeck* und *Platten-Johanngeorgenstadt* der *Lokalbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt;*

2. die am 29. Mai 1899 eröffnete Verbindungsstrecke *Auscha A. T. E.-Auscha* (Lokalbahn Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha);

3. die am 30. Mai 1899 eröffnete *Untere Wienthallinie* der *Wiener Stadtbahn;*

4. die am 11. Juni 1899 eröffnete Lokalbahn *Strakonitz-Březnitz samt den Flügelbahnen Blatna-Nepomuk* und *Březnitz-Rozmital*;

5° le chemin de fer d'intérêt local *Rakonitz-Mlatz*, ouvert le 9 juillet 1899;

6° le chemin de fer d'intérêt local *Brandeis a/E.-Neratowitz*, ouvert le 15 juillet 1899, et

7° le chemin de fer d'intérêt local *Laibach-Oberlaibach* dont l'ouverture aura lieu le 23 juillet 1899.

Les lignes citées aux n°s 1, 3, 4 et 5 sont exploitées par les chemins de fer de l'Etat autrichien; la ligne de jonction figurant sous le n° 2, par le chemin de fer i. r. priv. d'Aussig-Teplitz; le chemin de fer d'intérêt local inscrit au n° 6, par la Société austro-hongroise des chemins de fer de l'Etat, et le chemin de fer d'intérêt local du n° 7, par la Compagnie i. r. priv. des chemins de fer du Sud.

Comme les administrations dirigeant l'exploitation de ces lignes figurent déjà dans la liste des lignes de chemins de fer régies par la C. I. (V° édition du 1er janvier 1898 sous Autriche et Hongrie, I, royaumes et pays représentés au Reichsrat, 1, 3, 14 et 19), une modification à ladite liste n'est pas nécessaire et l'entrée effective des nouveaux chemins de fer dans le service des transports internationaux doit être datée du jour de leur ouverture au trafic.

Aux termes de la communication précitée du ministère i. r. des chemins de fer, ont été en outre ouverts les *tronçons ci-dessous mentionnés, qui* **ne sont pas** *soumis au régime de la convention internationale*, et n'apportent également aucune modification à la liste:

le 18 février 1899 la ligne d'embranchement *Ausweiche Kaisersmühlen-Schüttauplatz*, du tramway électrique Vienne-Kagran exploité comme entreprise autonome;

le 9 mars 1899 le chemin de fer à voie étroite *Gstadt-Ybbsitz*, ligne latérale du chemin de fer de la vallée de l'Ybbs exploité par l'état;

le 20 mars 1899 la *voie de raccordement industrielle allant à Bilylom, point de chargement* du petit chemin de fer Königshof-Beraun-Konĕprus exploité comme entreprise autonome;

le 1er avril 1899 la ligne *Gare du Nord-Oberring-Caserne d'artillerie* et *Oberring-Markt-Neugasse* du petit chemin de fer électrique d'Olmütz exploité comme entreprise autonome;

5. die am 9. Juli 1899 eröffnete Lokalbahn *Rakonitz-Mlatz*;

6. die am 15. Juli 1899 eröffnete Lokalbahn *Brandeis a/E.-Neratowitz*, und

7. die am 23. Juli 1899 zur Eröffnung gelangende Lokalbahn *Laibach-Oberlaibach*.

Die unter 1, 3, 4 und 5 angeführten Eisenbahnstrecken stehen im Betriebe der k.k. Oesterreichischen Staatsbahnen, die unter 2 bezeichnete Verbindungsstrecke ist von der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, die unter 6 genannte Lokalbahn von der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft, und die unter 7 bezeichnete Lokalbahn von der k. k. priv. Südbahngesellschaft betrieben.

Da die betriebführenden Verwaltungen in der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das I. U. Anwendung findet (V. Ausgabe, vom 1. Januar 1898, unter Oesterreich und Ungarn, I, im Reichsrat vertretene Königreiche und Länder 1, 3, 14 und 19) bereits aufgenommen sind, so ist eine Änderung dieser Liste nicht erforderlich und wird das Datum des wirklichen Eintritts der neuen Bahnstrecken in den internationalen Transportdienst auf den Tag ihrer Eröffnung bestimmt.

Laut derselben Note des k. k. Eisenbahnministeriums gelangten ferner zur Eröffnung die *nachfolgenden Bahnstrecken, welche dem Internationalen Uebereinkommen* **nicht** *unterstellt sind*, und eine Änderung in der Liste ebenfalls nicht begründen:

am 18. Februar 1899 die Flügelbahn *Ausweiche Kaisersmühlen-Schüttauplatz* der im Eigenbetriebe stehenden elektrischen Strassenbahn Wien-Kagran;

am 9. März 1899 die schmalspurige Lokalbahn *Gstadt-Ybbsitz*, Seitenlinie der im Staatsbetriebe stehenden Ybbsthalbahn;

am 20. März 1899 die *Schleppbahn zur Verladestelle Bilylom* der im Eigenbetriebe stehenden Kleinbahn Königshof-Beraun-Konĕprus;

am 1. April 1899 die Strecke *Nordbahnhof-Oberring-Artilleriekaserne* und *Oberring-Markt-Neugasse* der im Eigenbetriebe stehenden Olmützer elektrischen Kleinbahn;

le 1er mai 1899 la ligne, précédemment voie de raccordement industrielle *Friedbürg-Lengau* des chemins de fer de l'Etat, au service des voyageurs et des marchandises:

la ligne *Güntramsdorf-Leesdorf*, ouverte le 11 mai et la ligne *Leesdorf-Baden*, ouverte le 19 mai, de la Société anonyme des chemins de fer d'intérêt local viennois;

le chemin de fer d'intérêt local *Mährisch-Ostrau-Ellgoth*, provisoirement ouvert le 18 mai 1899 au service des voyageurs seulement, de la Société des chemins de fer d'intérêt local de Brunn. (Circulaire n° 172 du 29 juillet 1899.)

Hongrie. Par ordre du ministre royal hongrois du commerce, l'inspection générale royale des chemins de fer et de la navigation, à Budapest, a fait savoir à l'office central, par note du 29 juillet 1899, que le *chemin de fer d'intérêt local Ó-Bécse-Ujvidék-Titel* d'une longueur de 102 km 699, ouvert le 2 juillet 1899 et exploité par l'administration des chemins de fer royaux de l'état hongrois doit être soumis à la convention internationale du 14 octobre 1890 sur le transport de marchandises par chemins de fer.

Le nouveau chemin de fer d'intérêt local faisant partie du réseau exploité par l'administration des chemins de fer royaux de l'Etat hongrois, dont toutes les lignes — sauf celles expressément désignées dans la liste des lignes de chemins de fer auxquelles s'applique la convention — sont régies par cette dernière, une modification à ladite liste n'est pas nécessaire. Pour le même motif, l'entrée effective de la nouvelle ligne dans le service des transports internationaux doit être comptée du jour de son ouverture au trafic. (Circulaire n° 173 du 7 août 1899.)

am 1. Mai 1899 für den Personen- und Gepäckverkehr die bisherige Schleppbahn *Friedbürg-Lengau* der k. k. Staatsbahnen;

am 11. Mai 1899 die Strecke *Güntramsdorf-Leesdorf*, und am 19. Mai die Strecke *Leesdorf-Baden* der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen; endlich

am 18. Mai 1899, vorläufig nur für den Personenverkehr, die Lokalbahn *Mährisch-Ostrau-Ellgoth* der Brünner Lokaleisenbahngesellschaft. (Cirkular Nr. 172 vom 29. Juli 1899.)

Ungarn. Im Auftrage des königlich ungarischen Handelsministers hat die kgl. ungarische Generalinspektion für Eisenbahnen und Schiffahrt in Budapest mit Note vom 29. Juli 1899 dem Central-Amte mitgeteilt, dass die im Betriebe der kgl. ungarischen Staatsbahnen stehende, am 2. Juli 1899 eröffnete und 102,699 km lange *Lokalbahn Ó-Bécse-Ujvidék-Titel* dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 unterstellt worden ist.

Da die neue Lokalbahn der Betriebsverwaltung der kgl. ungarischen Staatsbahnen untersteht, und das von dieser betriebene Netz — soweit nicht einzelne Teile in der Liste ausdrücklich ausgeschlossen sind — dem Uebereinkommen überhaupt angehört, ist eine Änderung der Liste der diesem Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnstrecken nicht erforderlich. Aus dem gleichen Grunde ist der Eintritt der neuen Strecke in den internationalen Transportdienst vom Tage ihrer Betriebseröffnung an zu rechnen. (Cirkular Nr. 173 vom 7. August 1899.)

Lois et mesures administratives.

Liste des objets auxquels la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer n'est pas applicable.

(Convention internationale, art. 2.)

XVe supplément
(du 24 juillet 1899).

Objets dont le transport est interdit par mesure d'ordre public sur le territoire de l'un des Etats à traverser.

Gesetze und Vollzugsverordnungen.

Verzeichnis der Gegenstände, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr keine Anwendung findet.

(Art. 2 des Internationalen Uebereinkommens.)

XV. Nachtrag
(vom 24. Juli 1899).

Gegenstände, deren Beförderung auch nur auf einem der am Transporte beteiligten Gebiete aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist.

Allemagne.

Décret impérial du 13 juillet 1899.
(Publié dans le Reichs-Gesetzblatt n° 30 p. 369.)

§ 1er.

En vue de prévenir l'introduction de la peste, est interdite, jusqu'à nouvel ordre, l'importation par mer des objets énumérés ci-dessous, en provenance des ports d'Egypte, de la Méditerranée et du canal de Suez :

Linge de corps, vêtements usagés et portés, objets de literie ayant servi, drilles et chiffons de toute nature.

§ 2.

L'interdiction formulée au § 1er ne s'applique pas au linge de corps, objets de literie et vêtements apportés par le voyageur pour son usage personnel ou qui sont introduits comme effets de déménagement. Toutefois, l'autorisation d'importer ces objets peut être subordonnée à leur désinfection préalable.

§ 3.

Le chancelier de l'empire est autorisé à formuler des exceptions à la présente interdiction en prescrivant les mesures de précaution nécessaires.

§ 4.

Le présent décret entre en vigueur le jour de sa publication.

Deutschland.

Kaiserliche Verordnung vom 13. Juli 1899.
(Enthalten im Reichs-Gesetzblatt Nr. 30 S. 369.)

§ 1.

Zur Verhütung der Einschleppung der Pest ist die Einfuhr nachbenannter Gegenstände zur See aus den ägyptischen Häfen des Mittelländischen Meeres und des Suez-Kanals bis auf weiteres verboten :

Leibwäsche, alte und getragene Kleidungsstücke, gebrauchtes Bettzeug, Hadern und Lumpen jeder Art.

§ 2.

Auf Leibwäsche, Bettzeug und Kleidungsstücke, welche Reisende zu ihrem Gebrauche mit sich führen, oder welche als Umzugsgut eingeführt werden, findet das Verbot des § 1 keine Anwendung. Jedoch kann die Gestattung der Einfuhr derselben von einer vorherigen Desinfektion abhängig gemacht werden.

§ 3.

Der Reichskanzler ist ermächtigt, Ausnahmen von dem Einfuhrverbot unter Anordnung der erforderlichen Vorsichtsmassnahmen zuzulassen.

§ 4.

Diese Verordnung tritt mit dem Tage ihrer Verkündung in Kraft.

Convention spéciale

conclue entre l'Allemagne et le Luxembourg pour faciliter le transport réciproque, sur les lignes de chemins de fer des deux pays, des objets admis conditionnellement au transport.[1])

Les modifications apportées à l'annexe B du règlement de transport pour les chemins de fer d'Allemagne et publiées par le chancelier de l'empire le 6 juillet 1899 (B. 1899 p. 292), sont également applicables au trafic entre le Luxembourg et l'Allemagne, le gouvernement grand-ducal ayant donné l'approbation prévue dans la convention spéciale conclue avec l'Allemagne à ce sujet. (Deutsches Reichs-Gesetzblatt 1899 p. 367.)

[1]) B. 1893 p. 231, 376; 1894 p. 73; 1895 p. 134, 374; 1896 p. 285, 374; 1898 p. 306, 579; 1899 p. 440.

Erleichternde Vorschriften

für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und Luxemburgs rücksichtlich der bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände.[1])

Die in der Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 6. Juli d. J. (Z. 1899 S. 292) veröffentlichten Änderungen der Anlage B zur Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands finden, nachdem die grossherzoglich luxemburgische Regierung auf Grund der mit ihr getroffenen Vereinbarung ihnen zugestimmt hat, auch im deutsch-luxemburgischen Wechselverkehr Anwendung. (Reichs-Gesetzblatt 1899 S. 367.)

[1]) Z. 1893 S. 213, 348; 1894 S. 73; 1895 S. 135, 370; 1896 S. 292, 385; 1898 S. 306, 579; 1899 S. 440.

Règlement de transport pour les chemins de fer d'Allemagne.

Modifications à l'annexe B.

Du 8 juillet 1899.

(Reichs-Gesetzblatt n° 30 p. 370.)

Conformément à l'art. 45 de la constitution de l'empire, le Bundesrat a décidé d'apporter les modifications suivantes à l'annexe B du règlement de transport des chemins de fer allemands:

1° A ajouter au n° IX [1]) l'alinéa 3 suivant:

« (3) les mêmes dispositions s'appliquent à *l'éthyle de zinc*, mais il est défendu de se servir de matières inflammables pour son emballage. »

2° Modifier le n° XXXVI [2]) comme suit:

Commencer par:

« A. *Cartouches pour armes à feu, soit:* »

Lire la première phrase de la lettre *d:*

« Les caisses ne peuvent être fermées au moyen de *clous en fer* que lorsque ceux-ci ont été soigneusement galvanisés. »

Modifier la phrase finale de la lettre *e:*

« est conforme aux dispositions édictées au n° XXXVI lettre A. »

Ajouter à la fin du numéro:

« B. Les *échantillons de poudres dans des revêtements métalliques* sont transportés aux conditions suivantes:

a) Les échantillons de poudres doivent être enfermés dans des groups de soie de façon à en empêcher le tamisage. Ces groups doivent être entourés d'un revêtement métallique hermétiquement fermé par une bourre de bois serrante. La quantité de poudre contenue dans chaque revêtement métallique ne doit pas dépasser le poids d'un kilogramme et celui du revêtement avec la poudre 1,5 kilogramme.

b) Les revêtements métalliques avec les échantillons doivent être emballés dans des caisses en bois solides dont les parois devront avoir l'épaisseur minimale donnée par le tableau suivant:

[1]) Voir B. 1895 p. 122 et 1894 p. 4.

[2]) Voir B. 1895 p. 132.

Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.

Änderungen der Anlage B.

Vom 8. Juli 1899.

(Reichs-Gesetzblatt Nr. 30 S. 370.)

Auf Grund des Artikels 45 der Reichsverfassung hat der Bundesrat folgende Änderungen der Anlage B zur Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands beschlossen:

1. In Nr. IX [1]) ist Nachstehendes als Abs. 3 beizufügen:

« (3) Den gleichen Bedingungen unterliegt *Zinkäthyl*, jedoch dürfen brennbare Stoffe zur Verpackung nicht benutzt werden. »

2. Die Nr. XXXVI [2]) ist wie folgt zu ändern:

Der Eingang hat zu lauten:

« A. *Fertige Patronen für Handfeuerwaffen, und zwar:* »

Der erste Satz der litt. *d* ist zu fassen:

« Der Verschluss der Kisten darf mittelst *eiserner* Nägel nur dann erfolgen, wenn diese gut verzinkt sind. »

Litt. *e* hat am Schlusse zu lauten:

« unter Nr. XXXVI litt. A getroffenen Bestimmungen entspricht. »

Am Ende der Nummer ist nachzutragen:

« B. *Proben von Schiessmitteln in Metallhülsen* werden unter folgenden Bedingungen befördert:

a) Die Proben von Schiessmitteln sind in seidene Beutel zu füllen, so dass kein Ausstreuen stattfinden kann. Diese Beutel sind in Metallhülsen zu bringen, die durch Holzpfropfen vollstandig verschlossen werden. Die Menge des Schiessmittels in jeder Hülse darf nicht mehr als 1 Kilogramm, die damit beschickte Hülse nicht mehr als 1,5 Kilogramm wiegen.

b) Die Metallhülsen mit Proben sind in gut gearbeitete Holzkisten zu verpacken, deren geringste Wandstärke nach folgenden Stufen zu bemessen ist:

[1]) Vergl. Z. 1895 S. 124 und 1894 S. 4.

[2]) Vergl. Z. 1895 S. 133.

	Poids brut des caisses:	Epaisseur minim. des parois:
	jusqu'à 5 kg inclusiv.	7 millim.
au-dessus de	5 kg à 50 » »	12 »
»	50 » » 100 » »	15 »
»	100 » » 150 » »	20 »
»	150 » » 200 » »	25 »

Pour les caisses garnies de fer blanc intérieurement, l'épaisseur des parois peut être diminuée de 5 millimètres, sans être jamais inférieure à 7 millimètres.

Les espaces vides doivent, le cas échéant, être remplis de carton, de déchets de papier, d'étoupe, de tontisse ligneuse ou de copeaux — le tout absolument sec — de manière à éviter un déplacement ou un mouvement des récipients durant le transport.

c) Le poids d'une caisse remplie d'échantillons de poudres dans des revêtements métalliques ne peut dépasser 200 kilogrammes.

d) Les caisses ne peuvent être fermées au moyen de clous en fer que lorsque ceux-ci sont soigneusement galvanisés. Elles doivent porter une inscription indiquant d'une manière apparente la nature du contenu, et être munies de plombs ou d'un cachet apposé sur la tête de deux vis du couvercle, ou de la marque de fabrique collée à la fois sur le couvercle et sur les côtés de la caisse.

e) Les lettres de voiture doivent être accompagnées d'une attestation signée de l'expéditeur et reproduisant la marque des plombs, les cachets ou la marque de fabrique apposés sur les caisses. Cette attestation doit être conçue ainsi qu'il suit:

« Le soussigné certifie que l'envoi mentionné dans la lettre de voiture ci-jointe, envoi cacheté avec la marque ..... est conforme, en ce qui concerne le conditionnement et l'emballage, aux dispositions édictées au n° XXXVI lettre B de l'annexe B au règlement de transport pour les chemins de fer d'Allemagne. »

3° Modifier le premier alinéa du n° XLVI [1]) comme suit:

[1]) Voir B. 1895 p. 133 et 1894 p. 18.

	Bruttogewicht der Kiste:	geringste Wandstärke:
	bis 5 Kg einschliesslich	7 Millim.
über	5 Kg » 50 » »	12 »
»	50 » » 100 » »	15 »
»	100 » » 150 » »	20 »
»	150 » » 200 » »	25 »

Bei Kisten mit Blecheinsatz darf die Wandstärke der Holzkiste um 5 Millimeter, jedoch niemals auf weniger als 7 Millimeter vermindert werden.

Etwa leer bleibende Räume sind mit Pappe, Papierabfällen, Werg, Holzwolle oder Hobelspänen — alles völlig trocken — derart fest auszufüllen, dass ein Schlottern in der Kiste während des Transports ausgeschlossen ist.

c) Das Gewicht einer mit Proben von Schiessmitteln in Metallhülsen gefüllten Kiste darf 200 Kilogramm nicht übersteigen.

d) Der Verschluss der Kisten darf mittelst eiserner Nägel nur dann erfolgen, wenn diese gut verzinkt sind. Die Kisten sind mit einer den Inhalt deutlich kennzeichnenden Aufschrift zu versehen. Ausserdem sind sie mit einem Plombenverschluss oder mit einem auf zwei Schraubenköpfen des Deckels angebrachten Siegel (Abdruck oder Marke) oder mit einem über Deckel und Seitenwände der Kiste geklebten, die Schutzmarke enthaltenden Zeichen zu versehen.

e) Der Absender hat im Frachtbrief eine von ihm unterzeichnete Erklärung abzugeben, worin auch das Zeichen der Plombe, des Siegels, der Siegelmarke oder der Schutzmarke angegeben ist. Die Erklärung hat zu lauten:

« Der Unterzeichnete erklärt, dass die in diesem Frachtbrief angegebene, mit dem Zeichen ..... verschlossene Sendung in Bezug auf Beschaffenheit und Verpackung den in der Anlage B zur Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands unter Nr. XXXVI litt. B getroffenen Bestimmungen entspricht. »

3. In Nr. XLVI [1]) ist der erste Satz zu fassen:

[1]) Vergl. Z. 1895 S. 135 und 1894 S. 17.

« Le *chlorure de méthyle* et le *chlorure d'éthyle* ne peuvent être transportés que dans des récipients en métal solides, hermétiquement fermés et chargés sur des wagons découverts. »

4° Ajouter à la fin du n° LI [1]) un deuxième alinéa comme suit:

« (2) La lettre de voiture accompagnant les envois de *fuseaux* de cette nature doit contenir une déclaration de l'expéditeur certifiant qu'ils ont été chauffés après saturation et ensuite refroidis complètement dans l'eau. »

5° Ajouter à la fin du n° LII [1]) comme second alinéa les dispositions suivantes:

« (2) Le transport par colis isolés en petite vitesse des *crottes de chien*, est admis aux conditions suivantes:

1° L'expédition ne peut avoir lieu qu'en récipients solides et étanches en métal ou en bois entourés de cercles en fer, propres à l'extérieur et munis de poignées.

2° Ces récipients doivent être transportés debout; ils ne doivent pas être roulés, mais portés à la main.

3° Le transport doit avoir lieu en wagon découvert.

4° Les frais de désinfection éventuelle sont à la charge de l'expéditeur ou du destinataire.

5° Les prescriptions de l'alinéa 1 ch. 5 et 8 sont applicables. »

Les modifications entreront en vigueur le 1er août de cette année.

« *Chlormethyl* und *Chloräthyl* werden nur in luftdicht verschlossenen starken Metallgefässen und auf offenen Wagen befördert. »

4. Am Schlusse der Nr. LI [1]) ist als zweiter Absatz einzufügen:

« (2) Bei Sendungen von *Hülsen* dieser Art muss der Frachtbrief eine Erklärung des Absenders enthalten, dass die Hülsen nach der Tränkung erhitzt und darauf in Wasser völlig abgekühlt worden sind. »

5. Am Schlusse der Nr. LII [1]) sind folgende Bestimmungen als zweiter Absatz nachzutragen:

« (2) *Hundekot* wird auch als Stückgut unter folgenden Bedingungen zur Beförderung zugelassen:

1. Zur Verpackung sind feste, dichte Metall- oder mit eisernen Reifen beschlagene Holzgefässe zu verwenden, die mit Handhaben versehen und äusserlich rein sein müssen.
2. Die Gefässe sind aufrecht stehend zu befördern; sie dürfen nicht gerollt, sondern müssen getragen werden.
3. Die Beförderung hat auf offenen Wagen zu erfolgen.
4. Die Kosten etwa nötiger Desinfektion fallen dem Absender beziehungsweise dem Empfänger zur Last.
5. Die Vorschriften im Abs. 1 Ziffer 5 und 8 finden Anwendung. »

Die Änderungen treten am 1. August d. J. in Kraft.

Belgique.

Arrêté royal portant réglementation des épreuves que doivent subir, en vue de leur transport, les récipients destinés à contenir des gaz liquéfiés ou comprimés.

Du 14 juin 1899.

Relativement aux prescriptions des chiffres XLIV, XLV et XLVI de l'annexe 1 aux dispositions réglementaires pour l'exécution de la convention internationale sur le transport de marchandises

[1]) Voir B. 1895 p. 133 et 1894 p. 19.

Belgien.

Königliches Dekret betreffend die Prüfung der zur Beförderung gelangenden Transportgefässe für flüssige oder verdichtete Gase.

Vom 14. Juni 1899.

Unter Bezugnahme auf die in der Anlage 1 zu den Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr unter Ziffer XLIV, XLV und

[1]) Vergl. Z. 1895 S. 135 und 1894 S. 18.

par chemins de fer, les dispositions suivantes ont été édictées par l'arrêté royal précité:

Art. 1er. Les inspecteurs du travail sont chargés de procéder à l'épreuve officielle que doivent subir les récipients destinés à transporter, par chemin de fer, des gaz liquéfiés ou comprimés.

Ces fonctionnaires constatent également le poids des récipients vides, fixent la charge que ceux-ci peuvent contenir et y apposent les marques réglementaires.

Ils pourront, à la requête des intéressés, conformément aux prescriptions du présent arrêté et dans les limites de celui-ci procéder aux essais, ainsi qu'au marquage des récipients qui ne seraient pas destinés à des transports par chemin de fer.

Art. 2. Les demandes d'épreuves et de marquage seront adressées au ministre de l'industrie et du travail.

Elles indiqueront le nombre des récipients à éprouver ou à marquer, ainsi que la nature de la substance à y emmagasiner.

Les opérations commenceront dans les quinze jours à dater de la réception de la demande.

Art. 3. *Gaz liquéfiés.* Pour vérifier les récipients destinés à contenir des gaz liquéfiés, les inspecteurs du travail procéderont dans les conditions énoncées ci-après:

A. Ils détermineront d'abord, à l'aide de compas d'épaisseur ou autres appareils suffisamment précis, la longueur extérieure du récipient, ainsi que les diamètres extérieurs de celui-ci vers chacune de ses extrémités et vers le milieu.

B. Après ce mesurage, le récipient sera pesé entièrement vide, mais avec tous ses accessoires, tels que soupape, chape ou bouchon.

C. Les fonctionnaires préposés aux opérations pèseront ensuite le récipient après l'avoir entièrement rempli d'eau propre.

La différence entre les deux poids, multipliée par la charge unitaire réglementaire que le récipient peut contenir, représentera la charge totale autorisée.

XLVI enthaltenen Vorschriften ist durch das vorstehend erwähnte königliche Dekret folgendes angeordnet worden:

Art. 1. Mit der amtlichen Prüfung der zur Beförderung mit der Eisenbahn bestimmten Behälter für verflüssigte oder verdichtete Gase sind die Arbeitsinspektoren beauftragt.

Diese Beamten haben auch das Gewicht der leeren Behälter und deren zulässige Füllung festzustellen, sowie den vorgeschriebenen Vermerk auf denselben anzubringen.

Sie können, auf Verlangen der Interessenten, gemäss den Vorschriften des gegenwärtigen Dekrets und innerhalb der von diesem gezogenen Grenzen, auch die Prüfung und Bezeichnung von Gefässen vornehmen, welche nicht zum Eisenbahntransport bestimmt sind.

Art. 2. Die Gesuche um Prüfung und Anbringung der Vermerke sind an den Minister für Industrie und Arbeit zu richten.

In denselben ist die Zahl der der Prüfung zu unterwerfenden oder mit dem Vermerk zu versehenden Behälter, sowie die Art der darin aufzubewahrenden Stoffe anzugeben.

Die Prüfungsarbeiten haben innerhalb vierzehn Tagen vom Eingang des Gesuches an zu beginnen.

Art. 3. *Verflüssigte Gase.* Bei der Untersuchung der zur Aufnahme verflüssigter Gase bestimmten Behälter haben die Arbeitsinspektoren in folgender Weise zu verfahren:

A. Zunächst wird mit dem Dickzirkel oder einem andern genügend genauen Werkzeuge die äussere Länge des Behälters, sowie dessen äussere Durchmesser nach jedem Endpunkt und nach der Mitte gemessen.

B. Nach dieser Messung wird der mit allen seinen Zubehörden, wie Ventil, Deckel und Stöpsel versehene, aber gänzlich leere Behälter gewogen.

C. Hierauf wird der Behälter ganz mit frischem Wasser gefüllt und in diesem Zustand von den mit der Untersuchung betrauten Beamten neuerdings gewogen.

Die Differenz zwischen den beiden Wägungsresultaten, multipliziert mit dem reglementarisch vorgesehenen Füllungskoeffizienten, ergiebt die für den Behälter zulässige Füllung.

D. L'épreuve sous pression se fera à l'eau froide au moyen d'une pompe à compression munie d'un manomètre et pourvue d'un robinet avec un collet de 3 centimètres de diamètre et d'une épaisseur convenable, sur lequel le fonctionnaire compétent pourra, s'il le juge nécessaire, appliquer un manomètre étalon.

La pression réglementaire sera maintenue pendant le temps nécessaire pour soumettre le récipient à un examen sérieux.

Toute fissure se manifestant pendant l'épreuve sera une cause de rebut.

E. Après ces essais, le récipient sera vidé et le mesurage tel qu'il est mentionné au litt. *A* sera renouvelé. Tout récipient qui présenterait une déformation permanente par suite de l'épreuve sera rebuté.

F. Si le récipient est jugé propre à être mis en usage, le fonctionnaire compétent y indiquera à un endroit bien apparent un numéro d'ordre, la pression d'épreuve, le poids du récipient vide (y compris la soupape avec la chape ou bouchon), la charge totale réglementaire en kilogrammes ainsi que la date de l'épreuve.

La sincérité des indications prémentionnées sera attestée par un poinçonnage représentant le lion belge.

Les marques et le poinçonnage seront frappés directement dans la paroi du récipient.

Art. 4. *Gaz comprimés.* La vérification des récipients destinés à contenir des gaz comprimés sera faite dans les conditions déterminées à l'article précédent, sauf qu'il ne sera pas procédé aux opérations prévues sous les litt. *B* et *C* et que la pression indiquée sur le récipient correspondra à la moitié de la pression d'épreuve.

Art. 5. Le récipient dont l'épreuve aura été renouvelée portera la lettre R en regard du chiffre indiquant la pression autorisée, ainsi que la date de la nouvelle épreuve.

Art. 6. Un certificat reproduisant le numéro d'ordre, ainsi que les autres indications marquées sur le récipient sera délivré sans retard à l'intéressé à la requête duquel l'essai aura été effectué.

D. Die Druckprobe wird mit kaltem Wasser vermittelst einer Kompressionspumpe gemacht, welche mit einem Manometer versehen sein und einen Hahnen mit einem Rand von drei Centimeter Durchmesser und angemessener Stärke haben muss, auf welchen der Beamte, wenn er es für nötig erachtet, einen Normalmanometer aufsetzen kann.

Der reglementarische Druck wird während der für die genaue Untersuchung des Behälters erforderlichen Zeit festgehalten.

Jeder bei der Probe sich herausstellende Riss hat die Zurückweisung des Behälters zur Folge.

E. Nach diesen Proben wird der Behälter geleert und die unter litt. *A* vorgesehene Messung wiederholt. Jeder Behälter, welcher eine dauernde Abweichung von der Form zeigt, ist zurückzuweisen.

F. Wenn der Behälter als zum Gebrauch tauglich befunden wird, so hat der Prüfungsbeamte an einer gut sichtbaren Stelle desselben eine Ordnungsnummer, den Prüfungsdruck, das Gewicht des leeren Behälters (mit dem Ventil und dessen Deckel und Stöpsel), die reglementarisch zulässige Füllung in Kilogramm, sowie das Datum der Probe anzubringen.

Die Richtigkeit der vorbezeichneten Angaben wird durch Aufstempelung des belgischen Löwen bezeugt.

Die Vermerke und die Stempelung werden unmittelbar in die Wand des Behälters eingeschlagen.

Art. 4. *Verdichtete Gase.* Die Prüfung der zur Aufnahme verdichteter Gase zu verwendenden Behälter soll in der gleichen, im vorstehenden Artikel bestimmten Weise stattfinden, mit Weglassung aber der unter *B* und *C* vorgeschriebenen Operationen, und in der Meinung, dass der auf dem Behälter anzugebende Druck der Hälfte des bei der Prüfung angewendeten Drucks entsprechen soll.

Art. 5. Bei erneuerter Prüfung wird den Behältern, gegenüber der Zahl, welche den erlaubten Druck angiebt, der Buchstabe R, sowie das Datum der neuen Probe aufgestempelt.

Art. 6. Demjenigen, auf dessen Gesuch die Prüfung stattgefunden hat, wird unverzüglich ein Zeugnis ausgestellt, in welchem die Ordnungsnummer, sowie die übrigen auf dem Behälter angebrachten Angaben enthalten sind.

Art. 7. Les propriétaires, directeurs ou gérants d'usines où l'on charge des récipients, devront posséder les certificats relatifs aux récipients qu'ils ont chargés.

Ils sont tenus de les présenter à toute réquisition des agents de l'autorité.

Art. 8. Les constructeurs de récipients ou autres intéressés à la requête desquels se feront les constatations, mettront gratuitement à la disposition des fonctionnaires préposés, les locaux, le personnel, les appareils et outils voulus, sauf le manomètre étalon et les coins de marquage.

Art. 9. En cas de contestation entre le fonctionnaire et le requérant, celui-ci en référera au ministre de l'industrie et du travail, qui décidera en dernier ressort.

Art. 10. Les ministres de l'industrie et du travail et des chemins de fer, postes et télégraphes sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de cet arrêté.

Art. 7. Die Eigentümer, Leiter oder Geschäftsführer der Werke, in denen die Behälter gefüllt werden, müssen im Besitz der Zeugnisse bezüglich der von ihnen zu füllenden Behälter sein.

Sie müssen diese Zeugnisse auf jedes Verlangen der behördlichen Angestellten vorweisen.

Art. 8. Von den Fabrikanten der Behälter und von den anderweitigen Interessenten, auf deren Verlangen die Prüfungen stattfinden, sind den zur Ausführung dieser befugten Beamten die Lokalitäten, das Hülfspersonal, sowie die nötigen Apparate und Werkzeuge, mit Ausnahme des Normalmanometers und der Stempel, unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

Art. 9. Differenzen zwischen dem Beamten und dem Gesuchsteller entscheidet das Ministerium für Industrie und Arbeit, an welches der Gesuchsteller sich zu wenden hat, in letzter Instanz.

Art. 10. Die Vollziehung dieses Dekrets ist Aufgabe des Ministers für Industrie und Arbeit und desjenigen für Eisenbahnen, Posten und Telegraphen, soweit es den Geschäftskreis des einen oder des andern berührt.

France.

Circulaire du ministère des travaux publics concernant les épreuves techniques et le poinçonnage des récipients destinés au transport des gaz liquéfiés ou comprimés.

Du 15 décembre 1897.

Conformément à cette circulaire, les ingénieurs des mines sont chargés des épreuves et vérifications des récipients qui, aux termes des articles 25, 27, 29, 40 et 104 du règlement du 12 novembre 1897 (B. 1898 p. 215) concernant le transport sur les chemins de fer français de matières dangereuses ou infectes [1]), sont destinés au transport sur les chemins de fer de gaz liquéfiés ou comprimés.

D'après l'article 1er, ces épreuves et ces vérifications seront effectuées dans chaque départe-

[1]) Parmi ces matières se trouvent notamment celles énumérées aux chiffres XLIV, XLV et XLVI de l'annexe 1 aux dispositions réglementaires pour l'exécution de la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer (B. 1895 p. 478).

Frankreich.

Kreisschreiben des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten betreffend die technische Prüfung der zum Transport von flüssigen oder verdichteten Gasen bestimmten Behälter und deren Stempelung.

Vom 15. Dezember 1897.

In diesem Kreisschreiben sind die mit den Behältern, welche gemäss Art. 25, 27, 29, 40 und 104 des Reglements für die Beförderung von gefährlichen oder ekelerregenden Gegenständen auf den Eisenbahnen in Frankreich, vom 12. Nov. 1897 (Z. 1898 S. 215) zum Transport von flüssigen oder verdichteten Gasen auf der Eisenbahn zugelassen werden[1]), anzustellenden Proben und Prüfungen dem Bergwerkdienst zugewiesen.

Laut Ziffer 1 des Kreisschreibens sollen die bezüglichen Arbeiten in jedem Departement unter

[1]) Darunter sind insbesondere die in der Anlage 1 zu den Ausführungsbestimmungen des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (Z. 1895 S. 476) unter Ziffer XLIV, XLV und XLVI genannten Stoffe verstanden.

ment, sous l'autorité de l'ingénieur en chef des mines chargé de la surveillance des appareils a vapeur, par les soins des ingénieurs ordinaires des mines attachés à cette surveillance, avec le concours des contrôleurs des mines placés sous leurs ordres et, s'il y a lieu, de conducteurs des ponts et chaussées, dans des conditions qui seront indiquées ultérieurement. Lesdits contrôleurs et conducteurs opéreront par délégation et d'après les instructions de l'ingénieur des mines.

2° Toutefois, les épreuves et vérifications dont il s'agit diffèrent des épreuves d'appareils à vapeur en ce que le service ordinaire des mines n'a pas la surveillance réglementaire des récipients à gaz liquéfiés ou comprimés comme il a celle des appareils à vapeur; il n'est pas, en principe, chargé d'assurer l'exécution du règlement sur le transport de ces récipients par voie ferrée. Ainsi, tout d'abord, leur épreuve hydraulique ou les vérifications relatives à l'inscription de leur poids à vide et de leur charge maximum ne sont jamais effectuées que sur la demande d'un intéressé; le service des mines n'a, en aucun cas, à les imposer d'office. Il n'a pas non plus à tenir la main au renouvellement des épreuves dans le temps fixé par le règlement, ni, par conséquent, à se préoccuper, lorsqu'on lui demande un nouvel essai, de la date du précédent. D'autre part, l'ingénieur des mines ou son délégué n'a pas d'autres constatations à faire sur les récipients que celles qui sont utiles en vue des poinçonnages dont il lui appartient de les marquer et dont l'intéressé désire qu'il les marque. En résumé, il aura donc à faire tantôt uniquement des épreuves hydrauliques, tantôt des vérifications relatives à l'inscription du poids à vide et de la charge maximum, tantôt enfin des opérations comprenant ces deux sortes de constatations; mais il n'aura pas à s'occuper de savoir si les appareils satisfont pour l'ensemble de leurs dispositions aux autres conditions qui peuvent être exigées pour le transport par chemin de fer.

3° L'intéressé qui a demandé une épreuve ou vérification, quelle qu'en soit la nature, doit fournir

der Aufsicht des Chef-Ingenieurs der Bergwerke, dem die Überwachung der Dampfapparate obliegt, durch die ordentlichen Bergwerksingenieure, denen dieser Aufsichtsdienst zugeteilt ist, unter Mithülfe der ihnen unterstellten Bergwerkscontrolleure und nötigenfalls der Bauführer der Brücken und Strassen unter nachstehend angegebenen Bedingungen vorgenommen werden. Die Controlleure und Bauführer handeln als Delegierte und gemäss den Instruktionen des Bergwerkingenieurs.

2. Die fraglichen Proben und Prüfungen weichen jedoch von denjenigen der Dampfapparate insoweit ab, als dem Bergwerkdienst die reglementarische Überwachung der Behälter von flüssigen oder komprimierten Gasen nicht obliegt, wie dies bei den Dampfapparaten der Fall ist: der Bergwerkdienst ist grundsätzlich auch nicht mit der Aufsicht über die Ausführung des Reglements über die Beförderung dieser Behälter auf den Eisenbahnen beauftragt. Die hydraulische Prüfung und die Verifikationen mit Bezug auf die Anschreibung des Leergewichts und der Maximalfüllungen werden nur auf Verlangen eines Interessenten vorgenommen. Der Bergwerkdienst hat in keinem Falle die Befugnis, solche von Amtes wegen anzuordnen. Es liegt demselben auch nicht ob, die Erneuerung der Prüfungen in den im Reglement festgesetzten Fristen an Hand zu nehmen, und er hat sich folglich, wenn eine neue Prüfung verlangt wird, auch nicht mit dem Datum der frühern Prüfungen zu beschäftigen. Anderseits hat der Bergwerkingenieur oder sein Vertreter keine andern Konstatierungen auf den Behältern anzubringen, als diejenigen, die der Stempelung vorausgehen müssen und bezüglich welcher der Interessent den Vermerk verlangt hat. Er hat somit je nach den Umständen nur die Druckproben oder die Verifikation hinsichtlich der Anschreibung des Leergewichts und der Maximalfüllung vorzunehmen oder in beiden Richtungen sich zu bethätigen; aber er hat sich nicht darum zu bekümmern, ob die Behälter allen ihren Bestimmungen und den andern Bedingungen, die für den Eisenbahntransport verlangt werden können, genügen.

3. Der Interessent, der eine Prüfung oder Verifikation verlangt hat, muss die Hülfsarbeiter und

la main-d'œuvre et tous les appareils nécessaires à l'opération, à l'exception du manomètre.

4° Il est rappelé, à titre de renseignement, que dans l'application de l'arrêté interministériel sur les transports par chemins de fer, les épreuves et vérifications opérées à l'étranger, dans les pays ayant adhéré à la convention de Berne du 14 octobre 1890, et authentifiées par les marques et poinçons officiels de ces pays, sont assimilées à celles faites et certifiées en France.

Des instructions spéciales feront connaitre ces marques et poinçons étrangers.

Epreuves par la pression hydraulique.

5° L'épreuve hydraulique, prise en elle-même, a lieu dans des conditions toujours identiques, sauf en ce qui concerne la pression d'eau, qui dépend de la destination du récipient et dont il sera parlé au n° 7.

Cette épreuve est faite à froid. Le récipient doit être propre à l'extérieur et à l'intérieur, exactement et uniquement rempli d'eau. Toutes les parties et tous les assemblages qui auront, en service, à résister à la pression du gaz liquéfié ou comprimé doivent être en place, sans consolidation parasite, et participer à l'épreuve; toutefois, une fermeture provisoire peut remplacer le robinet définitif, à la condition d'être vissée dans le taraudage même qui servira à la fixation dudit robinet.

Aucune fuite n'est admise, même sous la forme d'un suintement. L'ingénieur des mines ou son délégué examine l'appareil avec soin, après l'épreuve, sur la surface extérieure de ses parois métalliques, qui doit être entièrement visible, afin de s'assurer que cette surface ne porte aucune trace de fuite ni d'avarie. De plus, il effectue des mesures avant et après l'épreuve, en s'aidant dans toute la mesure utile de repères et de gabarits, de manière à s'assurer que l'épreuve ne produit pas de déformation permanente.

6° Lorsque la pression d'épreuve est inférieure ou égale à 25 kilogrammes par centimètre carré,

alle für die Prüfung nötigen Apparate liefern, mit Ausnahme des Manometers.

4. Bei diesem Anlass wird daran erinnert, dass in Anwendung des Ministerialerlasses über den Eisenbahnbetrieb die in den dem Berner Uebereinkommen vom 14. Oktober 1890 beigetretenen Staaten vorgenommenen und durch amtliche Vermerke und Stempel dieser Staaten bestätigten Prüfungen und Feststellungen denjenigen gleichgestellt sind, welche in Frankreich vorgenommen und beglaubigt werden.

Diese Vermerke und Stempel werden durch besondere Instruktionen bekannt gegeben werden.

Proben mittelst hydraulischen Drucks.

5. Die hydraulische Druckprobe an und für sich untersteht immer den gleichen Bedingungen vorbehaltlich des Wasserdrucks, welcher von der Bestimmung des Behälters abhängt und von dem unter Nr. 7 die Rede ist.

Die Prüfung wird mit kaltem Wasser vorgenommen. Der Behälter muss aussen und innen sauber und vollständig und nur mit Wasser gefüllt sein. Alle Teile und alle Vernietungen, welche während des Gebrauchs dem Druck der verflüssigten oder verdichteten Gase zu widerstehen haben, müssen bei der Prüfung an ihrem richtigen Platze sein und dürfen keine überflüssigen Verstärkungen haben; immerhin kann ein provisorischer Verschluss den definitiven Hahnen ersetzen unter der Bedingung, dass derselbe an das gleiche Gewindloch eingeschraubt wird, das zur Anbringung des definitiven Hahnens dienen soll. Es soll keine Verflüchtigung, auch nicht in der Form des Ausschwitzens, vorkommen können. Der Bergwerkingenieur oder sein Vertreter untersuchen den Behälter nach der Prüfung sorgfaltig auf der Aussenseite der Metallwände, die vollkommen sichtbar sein müssen, um sich zu überzeugen, dass die Oberfläche keine Spuren von Rissen oder Beschädigungen zeigt. Zudem nimmt er vor und nach der Prüfung Messungen vor, indem er sich nach Bedürfnis der Merkzeichen und Masse bedient, um sich zu überzeugen, dass die Prüfung keine bleibenden Verunstaltungen verursacht.

6. Wenn der Druck 25 kg oder weniger per Quadratcentimeter beträgt, so wird er durch den

elle est constatée au moyen du manomètre vérificateur dont les agents du service des mines sont munis pour la surveillance et les épreuves des appareils à vapeur. En conséquence, l'installation fournie par l'intéressé comprend un ajutage terminé, comme il est dit en l'article 7 du décret du 30 avril 1880, par une bride de 4 centimètres de diamètre et 5 millimètres d'épaisseur, disposée pour recevoir ce manomètre vérificateur.

Lorsque la pression d'épreuve excède 25 kilogrammes par centimètre carré, elle est constatée au moyen d'un manomètre vérificateur à haute pression. Ce manomètre porte une tubulure de 60 millimètres de longueur totale, composée de deux parties: l'une de 55 millimètres de longueur, filetée au diamètre de 18 millimètres et au pas de 2 ^mm^ 5, suivant le type SF (système français); l'autre, formant un prolongement cylindrique de 5 millimètres de longueur et 6 millimètres de diamètre. Sur cette tubulure est monté un écrou, taraudé intérieurement au diamètre de 18 millimètres et au pas de 2 ^mm^ 5 (type SF) et fileté extérieurement au diamètre de 28 millimètres et au pas de 3 millimètres (type SF); cet écrou a une longueur totale de 40 millimètres, comprenant à l'extérieur 25 millimètres de partie filetée et 15 millimètres de partie cylindrique, et cette dernière partie est munie de deux barrettes méplates pour la manœuvre de l'écrou.

Pour recevoir l'instrument ainsi disposé, l'installation fournie par l'intéressé comprend un orifice taraudé intérieurement au diamètre de 28 millimètres et au pas de 3 millimètres (type SF); cet orifice a 25 millimètres de profondeur, le fond en est une surface plane, percée en son centre d'un trou de 6 ^mm^ 5 de diamètre.

C'est cet orifice taraudé qui reçoit l'écrou, dont le filetage différentiel permet d'opérer à la main un serrage assez énergique pour obtenir l'étanchéité du joint. Ce serrage se fait sur une rondelle en cuir de 2 millimètres d'épaisseur environ, percée en son

Prüfungsmanometer konstatiert, mit dem das Personal des Bergwerkdienstes für die Überwachung und Prüfung der Dampfapparate versehen ist. Folglich muss bei der durch den Interessenten herzustellenden Einrichtung eine Aufsatzröhre angebracht werden, welche, wie dies im Artikel 7 des Dekrets vom 30. April 1880 gesagt ist, in eine Leitstange von 4 Centimeter Durchmesser und 5 Millimeter Dicke verläuft, damit ein Verifikationsmanometer daran angebracht werden kann.

Übersteigt der Druck 25 Kilogramm per Quadratcentimeter, so wird dies mittelst eines Verifikationsmanometers mit Hochdruck konstatiert. Dieser Manometer hat eine Rohrmündung von 60 Millimeter Gesamtlänge, die aus zwei Teilen besteht, einer von 55 Millimeter Länge, mit Schraubenschnitt im Durchmesser von 18 Millimeter und einem Gewinde von 2,5 Millimeter nach dem Typus S. F. (französisches System), der andere in einer cylindrischen Länge von 5 Millimeter mit einem Durchmesser von 6 Millimeter. Auf diese Röhre ist eine Schraubenmutter aufgeschraubt, die im Innern einen Schraubenschnitt von 18 Millimeter und ein Gewinde von 2,5 Millimeter (Typus S. F.), äusserlich dagegen einen Schraubenschnitt von 28 Millimeter Durchmesser und ein Gewinde von 3 Millimeter (Typus S. F.) hat; diese Schraubenmutter hat eine Gesamtlänge von 40 Millimeter, wovon 25 Millimeter an der Aussenseite Schraubenschnitt und 15 Millimeter Cylinderform haben: dieser letztere Teil ist mit zwei etwas gewölbten Querhölzern für das Drehen der Schraubenmutter versehen.

Um das so zusammengesetzte Instrument zu erhalten, muss die von dem Interessenten herzustellende Einrichtung eine Mündung mit einem innern Schraubenschnitt von 28 Millimeter Durchmesser und einem Gewinde von 3 Millimeter (Typus S. F.) in sich schliessen; diese Mündung muss 25 Millimeter tief sein und der Boden eine glatte Oberfläche bilden, die in der Mitte mit einem Loch von 6,5 Millimeter Durchmesser durchbohrt ist.

An diese schraubenförmig ausgebohrte Mündung wird die Schraubenmutter angebracht, deren Differentialschraubenschnitt es ermöglichen soll, sie von Hand genügend anzuziehen, um die Wasserdichtigkeit der Zusammenfügung zu erhalten. Das

centre d'un trou de 6 millimètres de diamètre et logée au fond de l'orifice taraudé.

Pressions d'épreuve.

7° Sous le rapport de la pression à laquelle elles doivent être faites, les épreuves hydrauliques se divisent en trois classes.

La première est celle des épreuves dont la pression est numériquement fixée par le règlement dans les conditions suivantes (articles 25, 27 et 40).

Acide carbonique liquéfié . . .	250 kilogr. par centimètre carré.
Protoxyde d'azote liquéfié . . .	
Acétylène liquéfié	
Acétylène comprimé à plus de 1 kilogramme par centimètre carré .	
Gaz ammoniac liquéfié	100 »
Chlore anhydre liquéfié	50 »
Acide sulfureux anhydre liquéfié	30 »
Phosgène	

Pour les autres gaz, la pression d'épreuve dépend de la pression maximum, variable à la volonté des intéressés, sous laquelle le gaz pourra se trouver dans le récipient.

Si cette pression, qui, en aucun cas, ne peut excéder 200 kilogrammes par centimètre carré, est supérieure à 15 kilogrammes par centimètre carré, la pression d'épreuve est égale à ladite pression maximum augmentée de moitié (art. 29).

Si la pression maximum est inférieure ou égale à 15 kilogrammes par centimètre carré, la pression d'épreuve est égale à ladite pression maximum augmentée de 4 kilogrammes par centimètre carré (art. 104).

Premières épreuves et réépreuves.

8° Aucune différence n'est à faire entre les premières épreuves et les réépreuves quant à l'épreuve hydraulique elle-même: la manière de procéder et la pression d'épreuve sont, dans l'un et l'autre cas, celles indiquées aux n°s 5, 6 et 7 ci-dessus.

Anziehen erfolgt vermittelst einer auf dem Boden der Mündung des Schraubenschnitts angebrachten ledernen Scheibe, die in der Mitte mit einem Loch von 6 Millimeter Durchmesser versehen und ungefähr 2 Millimeter dick ist.

Druckprobe.

7. Die hydraulischen Druckproben sind in drei Klassen eingeteilt.

Die erste umfasst die Proben, für welche der Druck der Zahl nach durch das Reglement (Artikel 25, 27 und 40) folgendermassen festgesetzt ist.

Verflüssigte Kohlensäure . . .	250 Kilogramm per Quadratcentimeter.
Verflüssigtes Stickoxydul . . .	
Verflüssigtes Acetylen	
Komprimiertes Acetylen von mehr als 1 Kilogramm per Quadratcentimeter	
Verflüssigtes Ammoniakgas . .	100 »
Verflüssigten Anhydridtchlor . .	50 »
Verflüssigte wasserfreie Schwefelsäure	30 »
Phosgen	

Für die andern Gase hängt der Druck von dem dem freien Willen des Interessenten vorbehaltenen Maximaldruck ab, unter welchem das Gas sich im Behälter befinden kann.

Wenn dieser Druck, der in keinem Falle 200 Kilogramm per Quadratcentimeter übersteigen darf, mehr als 15 Kilogramm per Quadratcentimeter beträgt, so ist bei der Probe der anzuordnende Druck gleich dem um die Hälfte erhöhten Maximaldruck (Art. 29).

Wenn der Maximaldruck 15 Kilogramm oder weniger per Quadratcentimeter beträgt, so ist der Druck bei der Probe gleich dem um 4 Kilogramm per Quadratcentimeter vermehrten Maximaldruck (Art. 104).

Erste Prüfung und Nachprüfungen.

8. Es wird für die hydraulische Druckprobe an sich kein Unterschied gemacht zwischen der ersten Prüfung und den Nachprüfungen. Dabei ist im einen wie im andern Falle gemäss Nr. 5, 6 und 7 hier oben zu verfahren.

On rappelle, à titre de renseignement, que, pour satisfaire au règlement sur les transports par chemin de fer, les réépreuves doivent suivre les premières épreuves et se succéder entre elles à des intervalles fixés, selon la nature des produits, ainsi qu'il suit:

un an pour le chlore et l'acide sulfureux anhydres liquéfiés et pour le phosgène liquéfié (art. 40);

trois ans pour l'acide carbonique et le protoxyde d'azote liquéfiés (art. 25), l'acétylène liquéfié ou comprimé à plus de 1 kilogramme par centimètre carré (art. 27), le gaz ammoniac liquéfié (art. 40), et tous les gaz à des pressions de plus de 15 kilogrammes par centimètre carré (art. 29);

dix ans pour les gaz à des pressions n'excédant pas 15 kilogrammes par centimètre carré (art. 104).

Marques et poinçonnages.

9° Pour qu'un récipient puisse être présenté à une première épreuve hydraulique, il doit porter une marque distinctive du constructeur ou, à défaut, du propriétaire, et un numéro d'ordre distinctif. De plus, il doit être muni, soit d'une médaille de timbre fixée par deux rivets au moins, soit d'un cartouche gravé ou frappé en creux sur le métal même de l'appareil; cette médaille ou ce cartouche présente un encadrement à l'intérieur duquel on lit, en kilogrammes par centimètre carré, soit la pression d'épreuve précédée de l'abréviation É s'il s'agit d'une épreuve de la première classe défini au n° 7 (épreuve à pression déterminée par la seule nature du produit), soit la pression maximum sous laquelle il sera licite que le gaz se trouve dans le récipient, s'il s'agit d'une épreuve de la deuxième ou de la troisième classe (épreuves avec surpression proportionnelle ou fixe). Au-dessous de cette inscription est réservée, dans l'encadrement de la médaille ou du cartouche, la place nécessaire pour marquer la date de la première épreuve.

Après que celle-ci a été opérée avec succès, la date est inscrite par frappe à l'endroit réservé, à

Immerhin wird daran erinnert, dass, um dem Reglement über den Eisenbahnbetrieb zu genügen, die Wiederholung der Prüfungen erforderlich ist und in den festgestellten Zeiträumen, je nach der Natur der Produkte, erfolgen soll:

jedes Jahr für verflüssigtes Chlor, für flüssige, wasserfreie schweflige Säure und für verflüssigtes Chlorkohlenoxyd [Phosgen] (Art. 40);

zu drei Jahren um für Kohlensäure und Stickoxydul in flüssigem Zustand (Art. 25), verflüssigtes oder auf mehr als 1 Kilogramm per Quadratcentimeter komprimiertes Acetylen (Art. 27), verflüssigtes Ammoniakgas (Art. 40) und alle Gase von mehr als 15 Kilogromm Druck per Quadratcentimeter (Art. 29);

zu zehn Jahren um für die Gase mit nicht mehr als 15 Kilogramm Druck per Quadratcentimeter (Art. 104).

Vermerke und Stempel.

9. Um einen Behälter einer ersten hydraulischen Prüfung unterziehen zu können, muss derselbe eine gut erkennbare Marke des Fabrikanten oder des Eigentümers und eine deutliche Ordnungsnummer tragen. Ferner muss entweder eine mit mindestens zwei Nieten befestigte Stempelplatte am Behälter angebracht oder auf dem Behälter selbst eine Zeichnung graviert oder eingeprägt sein; diese Platte oder die Zeichnung hat eine Umrahmung darzustellen, innerhalb welcher in Kilogramm per Quadratcentimeter entweder der Druck bei der Probe mit der vorausgehenden Abkürzung E., wenn es sich um eine in Nr. 7 definierte Prüfung 1. Klasse (Druckprobe, die einzig durch die Beschaffenheit des Produkts bestimmt ist), handelt, oder der Maximaldruck, unter welchem das Gas im Behälter aufbewahrt werden darf, wenn es sich um eine Prüfung der zweiten oder dritten Klasse handelt (Prüfungen mit verhältnismässigem oder festem Überdruck), zu lesen sein muss. Unterhalb dieser Eintragung, in der Umrahmung der Platte oder Zeichnung, ist der nötige Platz zur Vermerkung des Datums der ersten Prüfung reserviert.

Nachdem die Prüfung mit Erfolg vorgenommen wurde, wird das Datum auf den dafür reservierten

cet effet, dans l'encadrement de la médaille ou du cartouche, et l'agent qui a procédé à l'épreuve, appose la marque du poinçon de l'état, soit sur chacun des rivets de fixation s'il s'agit d'une médaille rapportée, soit, s'il s'agit d'un cartouche placé à même l'appareil, à droite et à gauche de l'inscription indicatrice de la pression d'épreuve ou de la pression maximum de service.

10° Pour une réépreuve, la date de l'opération est simplement inscrite par frappe sur l'appareil, et, à gauche de cette inscription, l'ingénieur des mines ou son délégué appose la marque du poinçon de l'état. Toutefois, cette manière simplifiée de poinçonner suppose que le récipient porte, nettement lisibles, un poinçonnage de première épreuve en France et l'indication de pression correspondante.

Au lieu de présenter le récipient à la réépreuve dans les conditions ci-dessus, il est d'ailleurs toujours loisible à l'intéressé de le munir au préalable d'une médaille de timbre neuve, après avoir enlevé, s'il y a lieu, la médaille poinçonnée dont il avait été antérieurement pourvu; en ce cas, le succès de l'épreuve hydraulique est constaté par le poinçonnage des rivets de fixation et l'inscription de la date sur la médaille neuve, et l'opération devient de tous points identique à celle du n° 9.

11° Dans tous les cas, la pose ou le renouvellement de la médaille de timbre, ou l'exécution du cartouche, bref la préparation de marques qui peut être nécessaire conformément aux deux numéros précédents, doit avoir été faite par l'intéressé qui a demandé l'épreuve et qui, comme il a été dit au n° 3, a à fournir, sauf le manomètre, tout ce qui est nécessaire aux opérations.

Vérifications relatives à la tare et au maximum de charge.

12° Lorsqu'un récipient est présenté pour vérification et poinçonnage de son poids à vide, ou tare, et de son maximum de charge, soit conjointement avec une première épreuve ou une réépreuve par la pression hydraulique, soit isolément de ces épreuves, il faut que ce récipient porte, outre la médaille ou le cartouche dont il est parlé au n° 9, l'inscription de la nature du gaz

Platz der Platte oder Zeichnung eingeprägt und der Staatsangestellte, welcher die Prüfung vorgenommen hat, bringt den Staatsstempel entweder auf jeder Befestigungsniete der Platte oder bei der Zeichnung links oder rechts von der Aufdrückung des Probedrucks oder des zulässigen Maximaldruckes an.

10. Bei späteren Prüfungen wird einfach deren Datum auf dem Behälter eingeprägt und links hiervon vom Bergwerkingenieur oder seinem Vertreter der Staatsstempel angebracht. Dieses einfachere Abstempelungsvorgehen setzt jedoch voraus, dass der Behälter die Abstempelung der ersten Prüfung in Frankreich und die Angabe des diesbezüglichen Druckes in gut lesbarer Weise enthält.

Es bleibt den Interessenten indessen freigestellt, den Behälter bei einer späteren Prüfung mit einer neuen Platte nach Wegnahme der alten abgestempelten zu versehen; in diesem Falle wird das Resultat der hydraulischen Prüfung durch Abstempelung der Nieten, mit welchen die Platte befestigt ist, konstatiert und die Eintragung des Datums auf die neue Platte wie die ganze Operation überhaupt in allen Beziehungen gemäss den Vorschriften unter Nr. 9 ausgeführt.

11. In allen Fällen muss die Anbringung der Platte oder die Zeichnung, kurz die Vorbereitung des Vermerks, welcher gemäss den beiden vorstehenden Nummern notwendig ist, durch den Interessenten gemacht werden, der die Prüfung verlangt hat, und der, wie in Nr. 3 gesagt wurde, ausser dem Manometer alles, was zu der Prüfung notwendig ist, zu liefern hat.

Prüfungen hinsichtlich der Tara und der Maximal-Füllung.

12. Wenn ein Behälter zur Prüfung und Einstempelung des Leergewichts, der Tara, oder der Maximalfüllung, sei es in Verbindung mit einer ersten Probe oder einer späteren Prüfung durch hydraulischen Druck, sei es für eine einzelne Konstatierung, eingebracht wird, ist es notwendig, dass derselbe ausser der Platte oder der Zeichnung, wovon unter Nr. 9 die Rede ist, eine Inschrift be-

liquéfié ou comprimé qu'il est destiné à contenir, et les abréviations Ta et Ch, destinées à être suivies des nombres indiquant, ainsi qu'il sera détaillé aux n°s 13 et 14, la tare et le maximum de charge. Ces abréviations Ta et Ch doivent être, soit inscrites sur une médaille fixée par deux rivets au moins, soit gravées ou frappées en creux sur le métal même du récipient. De plus, si l'appareil est un récipient à acide carbonique liquéfié, protoxyde d'azote liquéfié ou acétylène, destiné à l'exportation dans les pays ayant adhéré à la convention de Berne du 14 octobre 1890, le numéro d'ordre distinctif du récipient doit être reproduit sur sa chape ou couvercle.

13° Au commencement de chacune des journées où doivent avoir lieu des vérifications de cette nature, l'intéressé qui a demandé ces vérifications remet à l'ingénieur des mines ou à son délégué une liste des récipients qu'il lui présente sur laquelle figurent pour chaque récipient, en regard de sa marque de fabrication (ou de propriétaire), et de son numéro d'ordre distinctif, les déclarations ci-après: 1° poids du récipient vide, muni de son robinet, mais sans sa chape ou couvercle; 2° poids du même appareil complètement rempli d'eau froide; 3° capacité déduite des données précédentes; 4° charge maximum résultant de la capacité, et calculée en se rappelant qu'à chaque kilogramme de gaz liquéfié ou comprimé doit correspondre au moins la capacité suivante:

Pour l'acide carbonique et le protoxyde d'azote liquide (art. 25) . . . . . 1^l 34
Pour l'acétylène liquéfié ou comprimé à plus de 1 kilogramme par centimètre carré (art. 27) . . . . . 1^l 34
Pour le gaz ammoniac liquéfié (art. 40) . 1^l 86
Pour le chlore anhydre liquéfié (art. 40) . 0^l 90
Pour l'acide sulfureux anhydre et le phosgène liquéfié (art. 40) . . . . . 0^l 80

5° Enfin, poids de la chape ou couvercle, dans le cas où il s'agit d'un récipient à acide carbonique liquide, protoxyde d'azote liquide ou acéty-

treffend die Art des flüssigen oder verdichteten Gases, welches darin transportiert werden soll, sowie die Abkürzungen Ta und Ch trägt, denen die Zahlen betreffend die Tara und das Maximum der Füllung beigefügt werden müssen, wie dies unter Nr. 13 und 14 gesagt ist. Diese Abkürzungen Ta und Ch müssen entweder auf der Platte, welche mit wenigstens zwei Nieten zu befestigen ist, angebracht oder auf dem Metall des Behälters selbst eingeschlagen oder eingegraben werden. Wenn die Behälter für die Aufnahme von Kohlensäure, Stickoxydul in flüssigem Zustand oder Acetylen zum Export in die dem Berner Uebereinkommen vom 14. Oktober 1890 beigetretenen Länder bestimmt sind, soll die Ordnungsnummer des Behälters auch auf der Kappe oder dem Deckel desselben angebracht werden.

13. Am Anfang des Tages, an welchem die Prüfungen dieser Art stattfinden sollen, hat der Interessent, welcher die Prüfung verlangte, dem Bergwerkingenieur oder dessen Delegierten ein Verzeichnis der von ihm vorgelegten Behälter zu übergeben, in welchem für jeden Behälter die Fabrikationsmarke (oder das Eigentumszeichen) und seiner besonderen Ordnungsnummer gegenüber die folgenden Angaben enthalten sein müssen: 1. das Gewicht des Behälters samt dem Hahnen, aber ohne Kappe und Deckel; 2. das Gewicht des gleichen Behälters, wenn er mit kaltem Wasser gefüllt ist; 3. das aus den vorstehenden Angaben abgeleitete Fassungsvermögen; 4. die Maximalfüllung, welche von dem Fassungsvermögen abgeleitet und unter Rücksichtnahme darauf berechnet werden soll, dass jedes Kilogramm flüssigen oder verdichteten Gases folgenden minimalen Fassungsraum beansprucht:

1^l 34 für Kohlensäure und Stickoxydul in flüssigem Zustand (Art. 25),
1^l 34 für flüssiges oder auf mehr als 1 kg pro Quadratcentimeter verdichtetes Acetylen (Art. 27),
1^l 86 für flüssiges Ammoniakgas (Art. 40),
0^l 90 für wasserfreies flüssiges Chlor (Art. 40),
0^l 80 für wasserfreie schweflige Säure und flüssiges Phosgen (Art. 40).

Endlich 5., das Gewicht der Kappe oder des Deckels, wenn es sich um einen Behälter für flüssige Kohlensäure, flüssiges Stickoxydul oder um

lène destiné à l'exportation dans les pays ayant adhéré à la convention de Berne du 14 octobre 1890.

Une colonne d'observations doit permettre à l'agent de l'état d'y indiquer ceux des appareils dont il a vérifié individuellement les données comme il sera dit au n° 14.

Sur cette liste, les poids sont exprimés en kilogrammes et fractions de kilogramme, les capacités en litres et fractions de litre, le tout suivant le système décimal et avec une approximation telle que les poids soient exprimés à moins de un millième près du poids total du récipient rempli d'eau ou chargé au maximum.

Il doit être entendu qu'un récipient ne peut être présenté à des vérifications de la nature dont il s'agit sans être muni de son robinet et généralement de tous les accessoires dont il sera pourvu lors des transports par chemin de fer (à l'exception toutefois de la chape ou couvercle, qui n'a besoin d'être présentée à ce moment que dans certains cas).

14° Si les récipients auxquels il y a lieu de faire subir dans une même journée les vérifications en question et dont la liste est remise par l'intéressé à l'agent de l'état, comme il est dit au numéro précédent, sont en nombre inférieur ou égal à 10, l'agent de l'état fait refaire sous sa direction et sous ses yeux, pour chaque appareil, toutes les pesées nécessaires à l'établissement de cette liste. Si le nombre dépasse 10, il peut ne procéder à cette vérification que pour un certain nombre d'appareils, arbitrairement choisi par lui dans le lot total. Ce nombre est au moins de 10, tant que le total des récipients présentés n'excède pas 50, et, au delà, il doit être augmenté d'au moins 5 unités par 50 ou fraction de 50 récipients présentés.

Saisi, au commencement de chaque journée, de la liste dont il est parlé au n° 13, et mis en présence des appareils inscrits sur cette liste, l'agent de l'état commence par désigner, dans le lot, ceux de ces appareils qui devront subir sous ses yeux la vérification des pesées. Il fixe aussi, à son choix, l'ordre dans lequel les appareils ainsi désignés

Acetylen handelt, das zur Exportation nach den dem Berner Uebereinkommen vom 14. Oktober 1890 beigetretenen Ländern bestimmt ist.

Eine Kolumne für Bemerkungen soll dem Beamten des Staats gestatten, diejenigen der Behälter zu bezeichnen, bezüglich welcher er die Angaben in der unter Nr. 14 vorgesehenen Art speciell verifiziert hat.

In dieser Liste soll das Gewicht in Kilogramm und Teilen des Kilogramms, das Fassungsvermögen in Liter und Teilen des Liters angegeben werden, alles nach dem Decimalsystem und mit einer Abrundung, wonach das Gewicht mindestens auf einen Tausendstel des Totalgewichts des mit Wasser gefüllten oder mit der Maximalfüllung versehenen Behälters genau ersichtlich ist.

Dabei ist verstanden, dass zu der Prüfung, um welche es sich handelt, ein Behälter nicht ohne Hahnen und im allgemeinen alle Zubehörden, mit welchen er beim Eisenbahntransport versehen sein muss (mit Ausnahme immerhin der Kappe und des Deckels, welche bei dieser Prüfung nur in gewissen Fällen mitzubringen sind), vorgelegt werden soll.

14. Wenn dem Angestellten des Staats zur Prüfung am gleichen Tag und mit der in der vorhergehenden Nummer beschriebenen Liste 10 oder weniger als 10 Behälter vorgelegt werden, so soll jener unter seiner Leitung und unter seinen Augen für jeden Behälter alle Wägungen vornehmen lassen, welche zur Erstellung der Liste erforderlich sind. Sofern die Zahl mehr als 10 beträgt, so kann er die Prüfung auf eine gewisse Anzahl Behälter beschränken, welche von ihm beliebig aus der ganzen Zahl ausgelesen werden. Wenn nicht mehr als 50 Behälter vorliegen, so müssen mindestens 10 derselben geprüft werden: wenn mehr vorgelegt sind, so ist die Zahl der zu prüfenden Gefässe um mindestens je 5 auf 50 weitere Behälter oder Bruchteile dieser Ziffer zu vermehren.

Mit der Liste, von welcher oben gesprochen ist, versehen, und unter Vorlage aller in dieser Liste verzeichneten Behälter, beginnt der Angestellte des Staates, am Anfang des Tages, mit der Bezeichnung derjenigen dieser Behälter, welche unter seinen Augen der Gewichtsprüfung unterworfen werden sollen. Er bestimmt auch, nach seinem

seront présentés à ladite vérification. Chacun de ces appareils est alors soumis, sous sa direction, aux trois expériences ci-après:

1° le récipient, sans chape, est pesé vide;
2° il est pesé plein d'eau froide;
3° la chape, lorsqu'il y a lieu, est pesée à part.

L'agent de l'état s'assure que les résultats des pesées concordent exactement avec les poids déclarés, et vérifie les calculs qui, partant de ces données, déterminent la charge maximum du récipient.

Pour chaque récipient, si les déclarations de la liste sont reconnues exactes, on marque au moyen de chiffres en creux:

1° à droite de l'abréviation Ta, le poids du récipient vide sans chape, suivi du signe +. Lorsqu'il y a lieu, on fait suivre ce + du poids de la chape, frappé de même. Dans tous les cas, le signe + doit être frappé à la suite du poids à vide sans chape, même lorsque ce signe + ne doit pas être suivi du poids de la chape, afin qu'il ne puisse y avoir confusion entre un nombre exprimant le poids à vide sans chape et un nombre qui exprimerait le poids à vide, chape comprise;

2° à droite de l'abréviation Ch, le poids maximum de gaz liquéfié ou comprimé qu'il sera licite d'emmagasiner dans le récipient.

Il reste à poinçonner ces indications. A cet effet, l'agent qui a procédé aux vérifications appose la marque du poinçon de l'état:

1° s'il s'agit d'une médaille rapportée, une fois sur chacun des rivets de fixation et une fois à côté de ce rivet, sur la médaille;
2° si les abréviations Ta et Ch sont sur le métal même du récipient, deux fois à gauche de chacune de ces indications.

Ce double poinçonnage a pour objet d'indiquer que les indications de tare et de maximum de charge, qui sont ainsi poinçonnées, résultent de

Belieben, in welcher Reihenfolge die Prüfung stattfinden soll. Jeder dieser Behälter wird alsdann unter seiner Leitung den drei folgenden Experimenten unterworfen:

1. der Behälter wird, ohne Kappe, leer gewogen.
2. er wird, gefüllt mit kaltem Wasser, gewogen.
3. wenn es vorkommt, muss die Kappe besonders gewogen werden.

Der Vertreter des Staates hat sich zu versichern, dass die Resultate der Wägungen genau mit den angegebenen Gewichten übereinstimmen, und er prüft die Berechnungen, woraus, gestützt auf diese Angaben, die Maximalfüllung des Behälters sich ergiebt.

Wenn die Angaben in der Liste als genau erkannt werden, so wird auf jedem Behälter mit Hohlschrift vermerkt:

1. Rechts von der Abkürzung Ta das Gewicht des leeren Behälters ohne Kappe, mit einem darauffolgenden +. Wenn es vorkommt, so lässt man dieses + auch dem Gewicht der Kappe folgen, welches ebenfalls eingeschlagen wird. Dieses Zeichen + muss in allen Fällen nach der Angabe des Leergewichts ohne Kappe eingeschlagen werden, auch wenn auf dieses Zeichen + eine Gewichtsangabe der Kappe nicht folgt, damit keine Verwirrung entstehen kann zwischen einer Zahl, welche das Leergewicht ohne Kappe, und einer Ziffer, die das Leergewicht mit Einschluss der Kappe angibt.
2. Rechts von der Abkürzung Ch wird das Maximalgewicht des flüssigen oder komprimierten Gases angegeben, welches in den Behälter eingefüllt werden darf.

Diese Angaben müssen gestempelt werden. Zu diesem Zweck fügt der Angestellte, welcher die Prüfung ausgeführt hat, den Abdruck des Stempelzeichens des Staates bei:

1. wenn es sich um eine aufgenietete Platte handelt, einmal auf jede der Befestigungsnieten und einmal zur Seite der Nieten auf die Platte.
2. Wenn die Abkürzungen Ta und Ch auf dem Metall des Behälters selbst angebracht sind, zweimal seitwärts zur linken von jeder dieser Angaben.

Diese doppelte Stempelung hat den Zweck, festzustellen, dass die Angabe der Tara und der Maximalfüllung, welche so gestempelt sind, auf den

pesées que l'agent de l'état a vérifiées individuellement en les faisant recommencer sous ses yeux.

Enfin, l'agent qui a procédé aux vérifications appose la marque du poinçon de l'état auprès du numéro d'ordre inscrit sur la chape ou couvercle, afin d'empêcher qu'on puisse remplacer cette chape par une autre qui porterait abusivement le même numéro d'ordre et pourrait être d'un poids différent.

15° Dans le cas où les vérifications de pesées, ainsi faites pour tous les récipients qui ont été désignés à cet effet dans le lot, concordent toutes sans une seule exception avec les résultats de pesées déclarés par l'intéressé d'après la liste qu'il a remise, les résultats de pesées inscrits sur cette liste pourront être présumés exacts pour le reste du lot. En conséquence, pour les autres récipients, l'agent de l'état se bornera à vérifier les calculs qui, partant des résultats de pesées tels qu'ils sont déclarés, déterminent la charge maximum de chaque récipient. Après que ces calculs auront été reconnus exacts, il sera procédé aux inscriptions à droite des abréviations Ta et Ch ainsi qu'il est dit au numéro précédent, et, cela fait, la marque du poinçon de l'état sera apposée:

1° s'il s'agit d'une médaille rapportée, une fois sur chacun des rivets de fixation, sans être redoublée à côté;

2° si les abréviations Ta et Ch sont sur le métal même du récipient, une seule fois à gauche de chacune de ces indications.

Ce poinçonnage simple a pour objet de signifier que les indications de tare et de maximum de charge correspondantes ne résultent pas de pesées faites en présence de l'agent de l'état, mais simplement des déclarations de l'intéressé, déclarations présumées exactes, parce qu'une partie en a été contrôlée par l'agent de l'état dans les conditions ci-dessus indiquées.

L'agent apposera d'ailleurs, dans ce cas comme dans l'autre, la marque du poinçon de l'état auprès du numéro d'ordre de la chape.

Wägungen beruhen, welche der Angestellte des Staats thatsächlich geprüft hat, indem er sie vor seinen Augen wiederholen liess.

Der Angestellte, welcher die Prüfung vollzogen hat, fügt endlich einen Abdruck des Stempelzeichens des Staats der Ordnungsnummer bei, welche auf der Kappe oder dem Deckel enthalten ist, damit die Kappe nicht durch eine andere ersetzt werden kann, welche missbräuchlicherweise die gleiche Ordnungsnummer trägt und von verschiedenem Gewicht sein könnte.

Wenn die Gewichtsprüfungen, welche so für alle zu diesem Zweck bezeichneten Behälter gemacht worden sind, ohne eine einzige Ausnahme mit den Resultaten übereinstimmen, die vom Interessenten auf der von ihm übergebenen Liste verzeichnet sind, so dürfen die auf dieser Liste eingeschriebenen Wägungen als für die sämtlichen vorgelegten Behälter exakt angenommen werden. Der Angestellte des Staats wird demzufolge sich darauf beschränken, bezüglich aller andern Behälter die Berechnungen zu prüfen, durch welche auf Grund der deklarierten Wägungen die Maximalfüllung jeden Behälters bestimmt ist. Wenn diese Berechnungen richtig befunden werden, so wird zur Vollziehung der Inschriften rechts von den Abkürzungen Ta und Ch geschritten, wie dies in der vorigen Nummer vorgesehen ist und hierauf der Abdruck des Staatsstempels beigefügt:

1. wenn es sich um eine aufgenietete Platte handelt, einmal auf jede der Befestigungsnieten, ohne Verdoppelung auf der Seite.
2. Wenn die Abkürzungen Ta und Ch auf dem Metall des Behälters selbst angebracht sind, einmal zur Linken jedes dieser Zeichen.

Diese einfache Stempelung hat zum Zweck, festzustellen, dass die Angaben über die Tara und die entsprechende Maximalfüllung nicht aus den in Gegenwart des Angestellten des Staats gemachten Wägungen hervorgegangen sind, sondern nur auf den Angaben des Interessenten beruhen, welche als genau erachtet wurden, weil ein Teil derselben unter den obengenannten Bedingungen von dem Angestellten des Staates als richtig befunden worden ist.

Der Angestellte fügt überdies, im einen wie im andern Fall, der Ordnungsnummer der Kappe einen Abdruck des Staatsstempels bei.

16° Il doit être bien entendu que, lorsque l'opération en vue de laquelle un lot de récipients a été présenté par l'intéressé, comprend à la fois l'épreuve ou la réépreuve hydraulique et la vérification de la tare et du maximum de charge, tous les récipients du lot, sans aucune exception, doivent subir l'épreuve hydraulique, aussi bien ceux pour lesquels les poids déclarés par l'intéressé peuvent être présumés exacts sans vérification directe, conformément au numéro précédent, que ceux pour lesquels les pesées sont refaites sous la direction de l'agent de l'état.

17° Lorsqu'ayant affaire à un lot de plus de dix récipients, l'agent de l'état fait procéder à la vérification des pesées pour ceux d'entre les appareils qu'il a désignés conformément au n° 14, il peut arriver que cet agent constate une divergence entre le résultat d'une pesée faite sous ses yeux et la déclaration correspondante inscrite par l'intéressé sur la liste. En ce cas, l'appareil pour lequel cette divergence est reconnue n'est l'objet d'aucun poinçonnage, et les opérations de la journée, même celles qui auraient pour objet des épreuves ou réépreuves hydrauliques, sont immédiatement suspendues. La partie de la liste correspondante aux appareils non poinçonnés est biffée, l'agent de l'état se retire, et les opérations ne pourront être reprises qu'un autre jour, sur demande de l'intéressé, avec présentation d'une liste nouvelle et en conformité des règles précédemment exposées.

S'il s'agissait d'un lot de dix récipients seulement ou de moins de dix récipients, dont par suite toutes les pesées et déterminations de charges dussent être intégralement refaites par l'ingénieur des mines ou son délégué, l'existence d'une divergence entre les constatations de l'agent de l'état et la liste remise donnerait lieu simplement à une rectification de cette liste.

---

16. Es ist wohl zu verstehen, dass wenn die Prüfung, für welche eine Anzahl von Behältern von dem Interessenten vorgelegt wurde, zugleich die hydraulische Erprobung oder Wiedererprobung und die Feststellung des Leergewichts und der Maximalfüllung in sich schliessen soll, alle Behälter ohne Ausnahme die Druckprobe bestehen müssen; ebenso diejenigen, deren vom Interessenten deklariertes Gewicht ohne direkte Prüfung nach Massgabe der vorstehenden Nummer als genau betrachtet werden darf, wie auch die, welche unter der Leitung des Staatsangestellten nachgewogen worden sind.

17. Wenn mehr als 10 Behälter auf einmal vorgelegt werden, und der Staatsangestellte hinsichtlich der gemäss Nr. 14 bezeichneten Stücke zur Prüfung des Gewichts schreitet, so kann es vorkommen, dass dieser Angestellte einen Unterschied zwischen dem Ergebnis einer unter seinen Augen stattgefundenen Wägung und der vom Interessenten in der Liste gemachten Deklaration findet. In diesem Fall soll der Behälter, bezüglich dessen die Differenz besteht, nicht gestempelt werden, und die Arbeiten des Tages, einschliesslich selbst der erstmaligen oder der erneuerten Druckproben, werden sofort eingestellt. Der mit den noch nicht abgestempelten Behältern korrespondierende Teil der Liste wird gestrichen, der Staatsangestellte zieht sich zurück und die Arbeit kann nur an einem andern Tag auf Begehren des Interessenten unter Vorlage einer neuen Liste und mit Beobachtung der oben vorgesehenen Vorschriften wieder begonnen werden.

Wenn es sich nur um 10 Behälter oder weniger handelt, deren Wägungen und Bestimmung des Fassungsvermögens von dem Bergwerkingenieur oder dessen Delegierten vollständig wiederholt werden müssen, so giebt die Thatsache einer Differenz zwischen den Konstatierungen des Staatsangestellten und der Liste bloss zu einer Berichtigung der letzteren Anlass.

Jurisprudence dans les différents Etats.

Emploi irrégulier d'un formulaire de lettre de voiture internationale, pour les transports à destination d'une station située en dehors du territoire soumis à la Convention Internationale.

(Jugement du tribunal de district en matière commerciale à Vienne, du 30 mai 1899.)

— Comp. C. I. Art. 1. —

Une des stations du chemin de fer de l'Etat i. r. à Vienne avait accepté, le 5 mai 1898, et expédié à Lisbonne un envoi qui était accompagné d'une lettre de voiture internationale. La gare de Genève refusa la réexpédition avec cette lettre de voiture, parce que le Portugal ne fait pas partie des états contractants. On en informa l'expéditeur qui demanda le 1er juillet 1898 au chemin de fer expéditeur de faire revenir la marchandise sans frais à Vienne. Par lettre du 22 juillet, la direction se déclara prête à donner suite à la demande de l'expéditeur parce que l'acceptation de la lettre de voiture directe à destination de Lisbonne constituait une faute imputable à la station expéditrice. En même temps l'expéditeur fut invité à formuler sa demande de renvoi de la marchandise sur l'avis reçu de la station de Genève, en joignant le duplicata de la lettre de voiture, et de la remettre à la station de départ, ce qui fut fait à la date du 29 juillet.

Dans l'intervalle, la marchandise avait cependant été réexpédiée de Genève et était même arrivée à Lisbonne où elle n'avait, toutefois, pas été retirée. Il n'a pas été possible d'obtenir des renseignements ou des indications certaines sur le sort de la marchandise, mais l'expéditeur fut obligé, le 26 mars 1899, de rembourser à son mandataire la valeur de l'envoi s'élevant à la somme de 137 florins 50. La marchandise étant considérée comme perdue suivant l'expéditeur, celui-ci réclama alors au chemin de fer le remboursement de cette somme avec 6 % d'intérêt; il modifia ensuite sa demande dans ce sens qu'il demanda ou bien le paiement de cette somme ou le retour de la caisse contenant la marchandise et en outre le remboursement de la somme déposée par lui pour affranchissement.

Rechtsprechung in den verschiedenen Staaten.

Irrtümliche Verwendung eines internationalen Frachtbriefformulars für Sendungen nach einer ausser dem Bereich des Internationalen Uebereinkommens gelegenen Station.

(Entscheidung des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien vom 30. Mai 1899).

— Zu vergleichen I. U. Art. 1. —

Eine Station der k. k. Staatsbahnen in Wien hatte — am 5. Mai 1898 — eine Sendung nach Lissabon mit einem internationalen Frachtbrief angenommen und abgesendet. In Genf indessen wurde die Weiterbeförderung auf Grund dieses Frachtbriefs beanstandet, weil Portugal nicht zu den Vereinsstaaten des Internationalen Uebereinkommens gehöre. Hiervon wurde der Aufgeber verständigt, welcher am 1. Juli 1898 an die Direktion der Versandbahn das Begehren stellte, das Gut portofrei nach Wien zurückkommen zu lassen. Mit Schreiben vom 22. Juli erklärte die Direktion sich bereit, dem Ansuchen des Absenders Folge zu leisten, da die Annahme des direkten Frachtbriefes nach Lissabon auf einem Verschulden des Bahnbetriebsamts beruhe. Gleichzeitig wurde der Absender aufgefordert, das Begehren um Rücksendung des Gutes auf der Anzeige der Station Genf und unter Anschluss des Frachtbriefduplikats dem betreffenden Bahnbetriebsamt zuzustellen, was am 29. Juli geschah.

Inzwischen war das Gut doch von Genf weiter gesendet und in der That nach Lissabon gelangt, dort aber nicht bezogen worden. Eine Nachricht darüber, oder eine sichere Auskunft, was mit dem Gute geschehen ist, konnte nicht erhältlich gemacht werden. Wohl aber musste der Absender am 26. März 1899 den Wert der Sendung im Betrage von 137,50 Gulden seinem Mandanten vergüten. Der Absender verlangte nun, da das Gut als verloren betrachtet werden müsse, bei der Eisenbahn den Ersatz dieser Summe samt 6 Prozent Zinsen; änderte aber in der Folge das Klagebegehren dahin ab, dass ihm entweder diese Summe bezahlt oder die Kiste und überdies der darauf gemachte Frankaturvorschuss zurückgegeben werde.

La demande fut *accueillie* par le tribunal de district en matière commerciale. Nous trouvons parmi les motifs de cette décision les considérants suivants :

Qu'il ne saurait exister de doute, vu la rédaction de l'article 1er de la convention internationale, que ses dispositions ne pouvaient s'appliquer à l'envoi en question. Par contre, les prescriptions du règlement d'exploitation [1]) lui sont applicables en tant que le chemin de fer défendeur figure comme acceptant la marchandise. Car, d'après les dispositions préliminaires (I) de ce règlement, celui-ci s'applique au trafic dans les royaumes et pays représentés au Reichsrat et ne s'étend au trafic international que lorsque ce dernier n'est pas régi par des dispositions spéciales. D'un côté, on n'a pas prétendu, et on ne prétend pas, qu'une expédition directe à destination de Lisbonne ne fût pas admissible; d'un autre côté, il est avéré que la convention internationale ne peut être appliquée à des expéditions de cette nature; mais il n'est pas établi qu'il existe des dispositions spéciales concernant les relations avec Lisbonne. Il s'ensuit que le règlement d'exploitation doit être appliqué en ce cas. Toute expédition à l'intérieur doit, il est vrai, aux termes du § 51, être accompagnée de la lettre de voiture prescrite par le règlement d'exploitation ou son annexe. Cette disposition autorise le chemin de fer à refuser toute expédition qui ne serait pas accompagnée d'une lettre de voiture de ce genre. Mais, s'il a accepté une expédition avec une autre lettre de voiture, il est tenu, soit de réclamer une nouvelle lettre de voiture, ou bien, si cela n'a pas lieu, de remplir le contrat de transport avec cette lettre de voiture en vertu du règlement d'exploitation, ou enfin de s'arranger autrement avec l'expéditeur.

Dans la lettre de voiture internationale, on se réfère non seulement aux dispositions de la convention internationale, mais aussi à celles des règlements et des tarifs des chemins de fer intéressés. Dans l'espèce, il ne s'agit point des dispositions visées par la convention internationale, mais bien des règlements et tarifs des chemins de fer inté-

[1]) B. 1893 p. 139.

Die Klage wurde vom Bezirksgericht für Handelssachen *gutgeheissen*. Den Entscheidungsgründen entnehmen wir die folgenden Betrachtungen:

Dass auf die Sendung die Bestimmungen des Internationalen Uebereinkommens keine Anwendung finden können, ist nach dem Wortlaut des Art. 1 dieses Uebereinkommens nicht zu bezweifeln. Dagegen kommen die Vorschriften des Betriebsreglements [1]) zur Geltung, soweit die beklagte Eisenbahn als Übernehmer des Frachtguts in Betracht kommt. Denn nach der Eingangsbestimmung (1) zu diesem Reglement findet dasselbe Anwendung auf den Verkehr der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder, auf den internationalen Verkehr jedoch nur insoweit, als dieser nicht durch besondere Bestimmungen geregelt ist. Nun wurde einerseits nicht behauptet und liegt nicht vor, dass eine direkte Versendung nach Lissabon unzulässig sei; anderseits steht fest, dass das Internationale Uebereinkommen auf solche Sendungen keine Anwendung finden kann: dass aber besondere Bestimmungen für den Verkehr mit Lissabon bestehen, ist nicht bekannt. Daraus folgt, dass das Betriebsreglement hier Anwendung zu finden hat. Allerdings muss nach § 51 jede Sendung im internen Verkehr mit dem im Betriebsreglement bezw. in seinem Anhange vorgeschriebenen Frachtbriefe begleitet sein. Dies berechtigt die Bahn, jede Sendung, welche nicht mit einem solchen Frachtbriefe begleitet ist, zurückzuweisen. Hat sie aber die Sendung mit einem andern Frachtbriefe entgegengenommen, so ist sie allerdings gehalten, entweder einen neuen Frachtbrief abzufordern, oder aber, wenn sie dies nicht thut, den Frachtvertrag mit diesem Frachtbriefe auf Grund des Betriebsreglements zu erfüllen, oder sich sonst mit dem Absender auseinanderzusetzen.

In dem internationalen Frachtbriefe ist nicht nur auf die Bestimmungen des Internationalen Uebereinkommens, sondern auch auf die des Reglements und der Tarife der betreffenden Bahnen Bezug genommen. Vorliegend kommen die bezogenen Bestimmungen des Internationalen Uebereinkommens nicht zur Anwendung, wohl aber die

[1]) Z. 1893 S. 129.

ressés, c'est-à-dire, dans le cas présent, où les chemins de fer de l'Etat i. r. sont en cause, du règlement d'exploitation. Il incombait donc au chemin de fer, après avoir accepté la marchandise avec sa lettre de voiture, et après avoir apposé le timbre du jour sur la lettre de voiture, constatant la conclusion du contrat de transport, de remplir ce contrat, avec ou sans observation des dispositions légales, ou bien d'arriver à un autre arrangement avec l'ayant-droit. Ceci eut lieu dans le cas présent, la direction du chemin de fer de l'Etat i. r. ayant déclaré, dans sa lettre du 22 juillet 1898, qu'il serait donné suite à la demande réclamant le renvoi gratis à Vienne de la marchandise arrêtée à Genève à cause de l'erreur commise par la station expéditrice.

Alors même que l'envoi a été dans l'intervalle réexpédié de Genève avant réception des instructions, il appartient quand même encore au chemin de fer expéditeur de renvoyer suivant les indications du demandeur la marchandise si celle-ci n'a pas déjà été livrée au destinataire avant l'arrivée de ces instructions. Mais la preuve de cette livraison doit être fournie par le chemin de fer.

Il n'a pu founir cette preuve et son obligation de restituer la marchandise demeure donc entière. La demande modifiée parait dès alors parfaitement justifiée et il en résulte aussi l'admission de la réclamation éventuelle du paiement de l'indemnité équivalente. Vu la demande modifiée, aux termes de laquelle le demandeur insiste non pas pour que la marchandise soit remplacée, mais qu'elle lui soit rendue, il importe peu de constater si le délai de livraison est déjà dépassé à un tel point que le demandeur est en droit, conformément au § 76 du règlement d'exploitation, de considérer la marchandise comme étant perdue. Et si par hasard le chemin de fer veut se réclamer du fait d'avoir expédié régulièrement la marchandise sur son parcours et prétendre qu'il n'est pas responsable des faits qui se sont produits sur les chemins de fer succédants, on doit lui opposer les dispositions du § 74 du règlement d'exploitation d'après lesquelles sa responsabilité parait absolument établie. (Allgem. Tarifanzeiger du 9 juillet 1899 p. 408.)

Reglemente und Tarife der betreffenden Bahnen, d. i. hier, soweit es die k. k. Staatsbahnen betrifft, das Betriebsreglement. Es muss daher die Bahn, nachdem sie das Gut samt Frachtbrief übernommen und zum Zeichen des Vertragsabschlusses dem Frachtbriefe den Tagesstempel beigesetzt hat, entweder den Frachtvertrag, sei es mit oder ohne nachträgliche Erfüllung der gesetzlichen Bedingungen, erfüllen oder die Bahn konnte auch mit dem Verfügungsberechtigten ein sonstiges Uebereinkommen treffen. Das letztere geschah im vorliegenden Falle, indem die k. k. Staatsbahndirektion in ihrem Schreiben vom 22. Juli 1898 erklärte, dass dem Ansuchen um portofreie Rücksendung des in Genf liegenden Gutes nach Wien mit Rücksicht auf das Verschulden des Betriebsamtes Folge geleistet werde.

Wenn die Sendung auch inzwischen von Genf wieder weiterbefördert wurde, bevor die Verfügung anlangte, so war und ist es auch jetzt noch Sache der Versandbahn, das Gut gemäss der Weisung der Klägerin zurückzubefördern, falls nicht vor dem Anlangen der Verfügung das Gut an den Adressaten ausgefolgt worden ist. Dass das letztere aber geschehen sei, muss die Bahn beweisen.

Diesen Beweis vermochte sie jedoch nicht zu erbringen, und so bleibt ihre Verpflichtung, das Gut zurückzustellen, aufrecht. Es erscheint das geänderte Klagebegehren daher vollständig gerechtfertigt und daraus ergiebt sich auch die Zulässigkeit des Alternativbegehrens auf Leistung des entsprechenden Interesses. Mit Rücksicht auf das geänderte Begehren, laut welchem die Klägerin nicht auf Ersatz des Gutes, sondern auf Herbeischaffung desselben besteht, ist es ohne Belang, ob die Lieferfrist bereits derart überschritten ist, dass gemäss § 76 B.-R. die Klagseite das Gut als verloren ansehen kann. Und wenn die Bahn sich etwa darauf berufen würde, dass sie auf ihren Strecken das Gut ordnungsmässig befördert habe, und dass sie für die Vorfälle auf den weiteren Bahnen nicht verantwortlich sei, so steht dem die Bestimmung des § 74 B.-R. entgegen, durch welche Bestimmung ihre volle Verantwortlichkeit normiert erscheint. (Nach dem Allgem. Tarifanzeiger vom 9. Juli 1899 S. 408.)

Chargement sur plates-formes.

(Arrêt de la cour de cassation à Paris du 14 avril 1899.)

Comp. C. I. Art. 31 chiffre 1.

Lorsque, aux termes du tarif requis et appliqué, l'expéditeur doit charger lui-même et qu'il a réellement chargé ses marchandises (dans l'espèce, des sacs de cendres ou scories de déphosphoration pour engrais) sur les plates-formes qui ont été, suivant sa demande, mises par la compagnie à sa disposition, que d'autre part, la compagnie n'est pas astreinte par ledit tarif à lui fournir des bâches, celle-ci ne saurait être tenue de répondre des défectuosités d'un bâchage qui n'est pas obligatoire pour elle. Par suite, et en raison des conditions d'application communes aux tarifs spéciaux qui exonèrent la compagnie de la responsabilité des déchets et avaries de route, c'est à tort et contrairement aux dispositions des tarifs appliqués, qu'un jugement met à la charge de cette compagnie les conséquences d'avaries provenant de mouillures, en la déclarant responsable d'une insuffisance de bâchage, sans constater d'ailleurs aucun autre fait constitutif de faute, soit à sa charge, soit à la charge de ses agents.

(Pour les jugements concernant des cas analogues, voir B. 1893 p. 284, 1894 p. 35 et 1895 p. 65, ainsi que B. 1896 p. 318, d'après lesquels la cour suprême de l'empire d'Allemagne et le tribunal civil et correctionnel de Florence se sont prononcés dans le même sens, tandis qu'on verra dans le bulletin 1898 p. 37 que le Oberlandsgericht de Colmar a décidé que la livraison d'une bâche défectueuse entraine, comme constituant la cause du dommage, la responsabilité du chemin de fer.)

Transport auf Plattformwagen.

(Urteil der Civilkammer des Kassationshofs in Paris vom 14. April 1899.)

Zu vergleichen I. U. Art. 31 Z. 1. —

Wenn nach den Bedingungen des vorgeschriebenen und zur Anwendung gelangten Tarifs der Absender die Verladung der Güter (im speciellen Falle Säcke mit Asche oder Schlacken von der Entphosphorierung) auf Plattformwagen, welche ihm auf sein Verlangen von der Eisenbahn zur Verfügung gestellt worden sind, selbst zu übernehmen und wirklich besorgt hat, und anderseits gemäss demselben Tarif die Eisenbahn nicht gehalten ist, ihm Decken zu liefern, so ist diese für die Mangelhaftigkeit der ihr nicht obligatorisch obliegenden Bedeckung nicht verantwortlich. Infolgedessen und gemäss der den Specialtarifen gemeinsamen Anwendungsbedingungen, welche die Eisenbahnen von der Verantwortlichkeit für Verlust und Beschädigung auf dem Wege entlasten, ist ein Urteil, durch welches die Folgen der Beschädigung durch Vernässung der Eisenbahn überbunden worden sind, und diese als für die Ungenüglichkeit der Bedeckung verantwortlich erklärt wurde, ohne dass ein anderer Fehler, welcher ihr oder ihren Leuten zur Last fiele, nachgewiesen ist, als unrichtig und den zur Anwendung gelangten Tarifen widersprechend aufgehoben worden. (Revue générale des chemins de fer et tramways 1899, 2. Semester, S. 50.)

(Urteile über ähnliche Fälle s. Z. 1893 S. 262, 1894 S. 34 und 1895 S. 67, in welchen vom deutschen Reichsgericht, und 1896 S. 329, wo von dem Civil- und Strafgericht in Florenz in gleichem Sinn entschieden wurde; während [1898 S. 37] das Oberlandsgericht in Colmar sich ausgesprochen hat, dass die Lieferung einer mangelhaften Decke als eine selbständig wirkende Schadensursache die Eisenbahn verantwortlich mache.)

Nouvelles diverses.

Retard des trains en France.

Le Ministère des travaux publics à Paris a, par une circulaire en date du 25 juillet 1899, relative aux retards des trains sur les réseaux français, rappelé aux administrations des compagnies de chemins de fer français les mesures destinées à assurer la régularité du service des trains qui

Verschiedene Mitteilungen.

Zugsverspätungen in Frankreich.

Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Paris hat den Verwaltungen der französischen Eisenbahngesellschaften durch ein Cirkular vom 25. Juli 1899, bezüglich der Zugsverspätungen auf den französischen Bahnnetzen, die zur Sicherung des fahrplanmässigen Zugsdienstes getroffenen

avaient été prescrites par une circulaire du même département ministériel du 24 octobre 1898. Il est rappelé dans cette circulaire qu'à la suite des nombreuses irrégularités qui se sont produites l'année dernière dans le service des chemins de fer, l'administration a fait procéder, par les fonctionnaires du contrôle et la section de contrôle, à une étude approfondie des causes générales des retards de trains et des mesures propres à faire disparaitre ces causes ou tout au moins à les atténuer dans la mesure du possible.

Les résultats de cette étude ont été soumis au comité de l'exploitation technique.

Le comité a constaté que les retards pouvaient être classés, d'après les points sur lesquels ils se produisent, en diverses catégories, pour chacune desquelles il a indiqué les mesures qui paraissent les plus propres à ramener la régularité de service, savoir :

I. Retards au départ dans les gares de formation.

Ouverture de guichets supplémentaires les jours d'affluence; distribution des billets par des contrôleurs, par les bureaux de ville, les agences particulières et les hôtels; enregistrement des bagages par les mêmes intermédiaires, etc.

Prévision des affluences: au besoin, création dans ce but d'un service spécial de renseignements; préparation du matériel pour les trains à dédoubler.

Opportunité d'examiner si on ne pourrait pas faire partir le train dédoublé avant l'heure réglementaire du train régulier, comme train facultatif prévu à l'horaire, dans le but de débarrasser plus tôt la gare de départ et d'éviter les retards imposés aux trains correspondants par l'attente du train dédoublé, quand celui-ci part après l'heure réglementaire.

Arrêt, à une gare de croisement, des trains en retard approchant d'une gare terminus de voie unique, pour ne pas grever de ce retard, dès l'origine de leur marche, les trains ayant leur point de départ à cette gare.

Massnahmen in Erinnerung gebracht, welche mit Cirkular derselben Ministerialabteilung am 24. Oktober 1898 erlassen wurden.

In diesem Cirkular ist daran erinnert, dass infolge der zahlreichen Unregelmässigkeiten, welche im Eisenbahndienste vorgekommen sind, die Verwaltung durch die Kontrollbeamten und die Kontrollabteilung eine gründliche Untersuchung der allgemeinen Ursachen der Zugsverspätungen und der Vorkehrungen, welche geeignet sind, diese Ursachen zu heben oder wenigstens nach Möglichkeit zu vermindern, hat vornehmen lassen, deren Ergebnisse der Kommission für den technischen Betrieb unterbreitet worden sind, welche die Veranlassung der Verspätungen, nach den Punkten, auf welchen sie sich ereignen, in verschiedene Kategorien eingeteilt und für eine jede derselben die Massnahmen angegeben hat, welche am geeignetsten erschienen, um die Regelmässigkeit des Dienstes wieder herzustellen, und zwar:

I. *Bei Verspätungen bei der Abfahrt in den Rangierbahnhöfen.*

Öffnen von Hülfsschaltern an Tagen mit Verkehrsandrang; Ausgabe von Fahrscheinen durch die Controleure, in Stadtbureaux, durch Privatagenturen und in Gasthöfen; Einschreibung des Gepäcks durch dieselben Vermittler u. s. w.

Voraussicht von Verkehrsandrang; nötigenfalls Schaffung eines Specialauskunftsdienstes für diesen Zweck; Bereitstellung des Rollmaterials für die Züge, welche geteilt werden;

Ratsamkeit, zu untersuchen, ob nicht der geteilte Zug vor der für den fahrplanmässigen Zug vorgeschriebenen Zeit als ein im Fahrplan vorgesehener Fakultativzug abgefertigt werden könnte, zwecks frühzeitiger Entlastung des Abfahrtsbahnhofes und um die Verspätungen zu vermeiden, welche den Anschlusszügen durch das Warten auf den geteilten Zug erwachsen, wenn letzterer nach der vorgeschriebenen Zeit abgeht.

Aufhalten von verspäteten, einer eingeleisigen Endstation nahenden Zügen auf einer Kreuzungsstation, damit durch diese Verspätungen nicht diejenigen Züge im Beginn ihres Laufes belastet werden, welche ihren Abgangspunkt auf dieser Endstation haben.

II. Retards prenant naissance dans les gares de correspondance.

Ces retards sont dus, si l'on admet que les battements normaux sont convenablement calculés pour le transbordement des voyageurs, bagages et messageries, aux délais d'attente des trains en retard sur la ligne correspondante.

Or, la question du délai d'attente comporte une grande variété de cas d'espèce et ne peut être soumise à des règles générales, et elle doit faire, dans chaque gare, l'objet d'une consigne locale très étudiée, dans laquelle il sera tenu un juste compte du caractère des divers trains en correspondance, des relations qu'ils doivent assurer au delà de la gare, du temps qui s'écoulera avant le passage d'un autre train de même direction, etc., etc.

III. Retards dans les stations intermédiaires.

Ces retards proviennent, la plupart du temps, de l'affluence des voyageurs, et peuvent être diminués par l'initiative et le zèle du personnel, qui doit s'efforcer de rechercher les places libres, d'y faire monter rapidement les voyageurs.

La transmission de gare en gare, par le télégraphe, du nombre de places disponibles dans un train peut être une excellente mesure et permet, le cas échéant, de préparer le matériel ou même les trains supplémentaires nécessaires.

IV. Retards de route.

Dans ce cas, la cause est imputable soit à des incidents fortuits, auxquels on ne peut indiquer aucun remède, soit à la puissance insuffisante des machines motrices, soit au grand nombre de ralentissements imposés par les chantiers de la voie.

Le mode d'entretien par revision générale, pendant l'époque où le trafic est le moins intense, serait évidemment de nature à améliorer la situation à ce dernier point de vue, mais une question aussi controversée ne saurait être tranchée par la seule

II. *Verspätungen, welche in den Anschlussbahnhöfen entstehen.*

Wenn man annimmt, dass die normalen Zeiten für den Umlad von Personen, Gepäck und Expressgütern entsprechend berechnet sind, so werden diese Verspätungen durch die Wartefristen auf verspätete Züge der Anschlussstrecke verschuldet sein.

Da nun die Angelegenheit der Wartezeit eine grosse Verschiedenheit von Fällen besonderer Art bietet und einer allgemeinen Richtschnur nicht unterstellt werden kann, so muss sie in jedem Bahnhofe der Gegenstand einer wohlüberlegten Lokalinstruktion sein, in welcher der Art der verschiedenen Anschlusszüge, den Verbindungen, welche sie über den Bahnhof hinaus sichern müssen, der Zeit bis zum Durchgange eines andern Zuges in gleicher Richtung, etc. etc., in richtiger Weise Rechnung getragen wird.

III. *Verspätungen auf den Zwischenstationen.*

Diese Verspätungen entstehen meistens durch den Zudrang der Reisenden und können durch die Umsicht und den Eifer des Personals, welches sich bestreben soll, freie Plätze zu suchen und die Reisenden rasch einsteigen zu machen, vermindert werden.

Die telegraphische Mitteilung von Bahnhof zu Bahnhof über die Anzahl von verfügbaren Plätzen in einem Zuge kann eine ausgezeichnete Massregel sein, und ermöglicht vorkommendenfalls, das Wagenmaterial und selbst notwendige Supplementszüge bereitzuhalten.

IV. *Streckenverspätungen.*

Diese Fälle sind entweder unvermuteten Zwischenfällen, für welche man keine Hülfsmittel angeben kann, oder der ungenügenden Stärke der Zugsmaschinen, oder der grossen Zahl der durch die Arbeitsplätze der Strecke veranlassten Verminderungen der Geschwindigkeit zuzuschreiben.

Eine im Zeitpunkt des schwächsten Verkehrs vorgenommene allgemeine Revision der Arbeiten des Bahnunterhalts würde offenbar zweckmässig sein, um unter diesem Gesichtspunkte die Sachlage zu verbessern; aber eine so streitige Frage wird nicht durch die alleinige Rücksicht auf die

considération de la plus grande régularité de marche des trains.

Enfin, le comité a fait remarquer qu'un des meilleurs moyens de prévenir les retards de toute nature consistait à en établir nettement les causes et à préciser et poursuivre les responsabilités engagées, et à ce point de vue, il a pensé qu'il convenait de recommander la pratique, suivie sur quelques réseaux, où tout retard est l'objet d'une enquête minutieuse.

La très sérieuse attention des administrations des chemins de fer est appelée sur les observations du comité. On leur rappelle, d'ailleurs, qu'aux termes des règlements, les horaires approuvés doivent être exactement suivis. La régularité de la marche des trains est, en effet, une des principales garantie de sécurité; c'est aussi une condition essentielle pour le bon fonctionnement du service des voyageurs et des marchandises sur lequel le public est en droit de compter. Des améliorations ont déjà été réalisées, à ce point de vue, sur certains réseaux; mais la situation est encore loin d'être satisfaisante, et il importe d'y remédier sans délai.

Lesdites administrations sont donc invitées à prendre d'urgence toutes les mesures nécessaires pour éviter les retards de trains et, sauf les cas de force majeure — qui seront l'exception si l'on tient compte dans l'établissement des horaires de toutes les circonstances se reproduisant périodiquement, — à punir sévèrement les agents responsables. (Communication directe.)

grösste Regelmässigkeit der Fahrt der Zuge gelöst werden können.

Endlich hat die Kommission darauf aufmerksam gemacht, dass eines der besten Mittel, um Verspätungen jeder Art zu vermeiden, darin bestehe, deren Ursachen gehörig zu ermitteln und die in Frage kommenden Verantwortlichkeiten festzustellen und zu verfolgen, und von dieser Ansicht ausgehend hat sie gedacht, dass es dienlich sei, die auf einigen Netzen befolgte Praxis, wo jede Verspätung den Gegenstand einer peinlich genauen Untersuchung bildet, zu empfehlen.

Diese Bemerkungen der Kommission sind den Organen der Bahnkontrolle übermittelt und diese ist daran erinnert worden, dass nach dem Wortlaut der Reglemente die genehmigten Fahrpläne genau eingehalten werden sollen. Die Regelmässigkeit der Fahrt der Züge ist thatsächlich eine Hauptbürgschaft der Sicherheit des Betriebes; auch ist sie eine wesentliche Bedingung für die gute Besorgung des Personen- und des Güterverkehrs, auf welche das Publikum berechtigt ist sich zu verlassen. In dieser Hinsicht sind auf gewissen Netzen bereits Verbesserungen erzielt worden; aber die Sachlage ist noch lange nicht befriedigend und es ist von Wichtigkeit, ohne Verzug Abhülfe zu schaffen.

Demgemäss sind die Organe der Kontrolle eingeladen worden, sofort alle nötigen Massregeln zu treffen, damit die Zugsverspätungen vermieden und, abgesehen von den Fällen von höherer Gewalt — welche die Ausnahme bilden werden, wenn bei Aufstellung der Fahrpläne allen periodisch sich ereignenden Umständen Rechnung getragen wird — die verantwortlichen Beamten strenge bestraft werden. (Direkte Mitteilung.)

Fermeture aux portes des voitures de chemins de fer.

Le Reichsgesetzblatt allemand n° 30 p. 372 contient une communication du chancelier de l'empire du 8 juillet 1899 aux termes de laquelle il y a lieu de supprimer les mots «fermant à l'extérieur seulement» dans les prescriptions de l'article 14 (I) du règlement de transport pour les chemins de fer d'Allemagne du 5 juillet 1892

Verschlussvorrichtung an den Thüren der Personenwagen.

Im deutschen Reichsgesetzblatt Nr. 30 S. 372 ist eine Publikation des Reichskanzlers vom 8. Juli 1899 enthalten, gemäss welcher in der Bestimmung im Art. 14 (1) der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 (Z. 1893 S. 93), wonach die Thüren, welche sich an den Langseiten der Personenwagen

Digitized by Google

(B. 1893 p. 101), d'après lesquelles les portes latérales des voitures doivent être munies d'une double fermeture au moins et fermant à l'extérieur seulement.

Transport par chemins de fer des pétards pour vélocipédistes.

D'après une communication parue dans le n° 41, p. 143, du Verordnungsblatt de la direction générale des chemins de fer de l'Etat du grand-duché de Bade, l'office impérial allemand des chemins de fer a prescrit, par arrêté du 8 juillet 1899, que les *pétards pour vélocipédistes*, qui se trouvent en vente depuis un certain temps et qui sont destinés, par leur explosion, à écarter les chiens des vélocipèdes, doivent être assimilés aux pièces d'artifice dénommées sous le n° XXXV a, chiffre 2, de l'annexe B au règlement de transport (B. 1895 p. 124) et traités comme celles-ci, lorsqu'ils sont remis à l'expédition *dans des douilles de carton* ou enfermés sous forme *de cartouches* en liège pour vélocipédistes, *dans des cylindres détonateurs*. La troisième espèce: *pétards pour vélocipédistes, enveloppés dans de petits groups de papier*, doit être considérée comme des pois fulminants visés par les dispositions du n° XLIII de l'annexe B précitée (B. 1895 p. 133).

Taux du change dans le trafic international.

Autriche et Hongrie. La taxe d'agio pour les paiements de douane effectués en argent pendant le mois d'août est fixée à $19^1/_2$ %.

Bibliographie.

Blaschke, Paul. Wörterbuch des gesamten Verkehrswesens. Collection d'expressions techniques pour les services des postes, des télégraphes, du téléphone, des chemins de fer (exploitation et administration), des douanes et de la navigation, ainsi que recueil de phrases et d'expressions variées. Allemand-français et français-allemand. 1re partie. Allemand-français. Berlin et Leipzig, Friedrich Luckhardt, éditeur. Paris, Paul Ollendorf. Bruxellles, C. Muquardt, librairie de la cour. Berne, Schmid & Francke. 1899.

befinden, mit mindestens doppelter, nur von der Aussenseite zu schliessender Verschlussvorrichtung versehen sein sollen — die Worte «nur von der Aussenseite zu schliessender» zu streichen sind.

Behandlung der Radfahrerbomben im Eisenbahnverkehr.

Laut einer dem Verordnungsblatt der grossherzoglich Badischen Generaldirektion der Staatseisenbahnen Nr. 41 S. 143 entnommenen Mitteilung sind laut Erlass des deutschen Reichseisenbahnamtes vom 8. Juli 1899 die *Radfahrerbomben*, welche seit einiger Zeit in Verkehr kommen und dazu dienen sollen, durch Erzeugung eines Knalles Hunde von den Fahrrädern fern zu halten, wenn sie *in Papphülsen* oder als *Radfahrerkorkpatronen in Knallrohren* zum Eisenbahnversand aufgegeben werden, den unter XXXV a, Ziffer 2, der Anlage B zur Verkehrsordnung (Z. 1895 S. 126) genannten Feuerwerkskörpern gleichwertig und gleich diesen zu behandeln. Die dritte Sorte: *Radfahrerbomben in Papierbeutelchen*, ist als Knallerbsen im Sinne der Bestimmung unter XLIII der Anlage B zur Verkehrsordnung (Z. 1895 S. 134) anzusehen.

Wertverhältnis der Währungen.

Oesterreich und Ungarn. Für den Monat August beträgt das Aufgeld bei Zollzahlungen in Silber $19^1/_2$ %.

Bücherschau.

Blaschke, Paul. Wörterbuch des gesamten Verkehrswesens. Eine Sammlung der technischen Ausdrücke für Post, Telegraphie, Fernsprechwesen, Eisenbahnwesen (Betrieb und Verwaltung), Zollwesen und Schiffahrt, nebst reichhaltiger Phraseologie. Deutsch-französisch und französisch-deutsch. Teil I. Deutsch-französisch. Berlin und Leipzig, Verlag von Friedrich Luckhardt. Paris, Paul Ollendorff. Brüssel, C. Muquardts Hofbuchhandlung. Bern, Schmid & Francke, 1899.

Digitized by Google

C'est avec une certaine méfiance que nous avons entrepris la tâche de parcourir un dictionnaire s'occupant de tous les services de transport, car l'expérience a démontré que les dictionnaires qui ont paru jusqu'ici étaient souvent incomplets et que l'information précisément dont on avait le plus besoin y manquait fréquemment. Notre méfiance a été fondée, non pas que le livre soit incomplet — les matières au contraire abondent plus que dans beaucoup d'autres livres et quant aux lacunes, on ne peut les relever qu'après une étude approfondie — mais à cause de la traduction au sujet de laquelle on constate, après un examen superficiel, des fautes et des erreurs. Bien que les paroles de M. H. de Meltzl cité par l'auteur, « quelque vastes que soient les dictionnaires, ils ont le privilège de contenir des lacunes et des erreurs », soient fort justes, il appartient néanmoins à la critique d'examiner si l'on n'a pas trop péché sous le couvert de cette maxime. Ceci paraît être le cas. Nous citerons les erreurs et les fautes d'impression que le hasard nous fait voir en feuilletant le livre. Page 9, on traduit Halb-Abteil par « compartiment formant coupé », au lieu de dire tout simplement coupé; Abteil für Nichtraucher par « compartiment dans lequel est interdit de fumer », au lieu de compartiment pour non-fumeurs (si l'on veut maintenir la circonlocution, il faut alors dire compartiment dans lequel *il* est interdit de fumer). Sur la même page, grâce à un lapsus de l'imprimeur, on voit *f*euteuil-lit au lieu de fauteuil-lit. Salonwagen ne se traduit pas par « compartiment-salon », mais par voiture-salon; « rouler avec quelqu'un » ne rend nullement en français le sens de l'expression « abwechseln mit jemand im Dienst ». Page 10, on traduit Achtung, cri pour attirer l'attention, par « attention, garez-vous »; un Français se servirait bien de la première de ces expressions, mais pas de la seconde et dirait plutôt gare. Page 49, la seconde version de la traduction du mot « Bewerbung », indiquée par « recherche », doit sans doute être requête. Page 48, au lieu de mettre « inspecteur principal *d'*exploitation » pour Betriebsoberinspektor, on doit dire *de l'*exploitation. Page 73, traduire « Eisenbahnfahrplan » par horaire au lieu d' « indicateur ». Cette dernière expression s'applique au livre contenant les horaires des trains; en tra-

Wir sind mit einigem Misstrauen an die Durchsicht des Wörterbuchs des gesamten Verkehrswesens gegangen, denn die Erfahrung hat uns gelehrt, dass die bis jetzt erschienenen technischen Wörterbücher vielfach lückenhaft sind und gar manchmal da versagen, wo man ihrer am nötigsten bedarf. Unser Misstrauen hat sich als berechtigt erwiesen, nicht hinsichtlich der Lücken — das Buch ist ja reichhaltig, wie wenig andere und Lücken sind überhaupt nur durch eine gründliche Kontrolle festzustellen — aber hinsichtlich der Übersetzung, in Bezug auf welche schon bei oberflächlicher Durchsicht Fehler und Irrtümer wahrzunehmen sind. Wenn auch die vom Verfasser citierten Worte H. v. Meltzls, welcher sagt: « Lexikographische Werke, mögen sie noch so grossartig angelegt sein, haben das Vorrecht, Lücken und Irrtümer aufweisen zu dürfen », volle Berechtigung haben, so bleibt der Kritik doch noch vorbehalten, zu untersuchen, ob nicht auf diesen Ausspruch hin etwas zu viel gesündigt worden ist. Und dies scheint uns denn doch der Fall zu sein. Wir greifen Irrtümer und Druckfehler heraus, wie sie uns der Zufall beim Durchblättern des Buches finden lässt. Da ist Seite 9 Halb-Abteil mit « compartiment formant coupé » anstatt schlechtweg mit coupé übersetzt; Abteil für Nichtraucher mit « compartiment dans lequel est interdit de fumer » anstatt mit compartiment pour non-fumeurs; (will man die Umschreibung stehen lassen, so müsste es immerhin heissen compartiment dans lequel *il* est interdit de fumer). Auf der gleichen Seite hat der Druckfehlerteufel aus fauteuil-lit « *f*euteuil-lit » gemacht. Salonwagen ist nicht « compartiment-salon », sondern voiture-salon; « rouler avec quelqu'un » für « abwechseln mit jemand im Dienst » ist in diesem Sinne nicht französisch. Seite 10, Achtung als Warnungsruf ist mit « attention, garez-vous » übersetzt: ein Franzose wird wohl das erste, jedoch nicht die zweiten Worte, an deren Stelle aber gare rufen. Seite 49 soll die zweite Übersetzung des Wortes « Bewerbung », die mit « recherche » gegeben ist, zweifelsohne requête heissen. Seite 48 ist für Betriebsoberinspektor statt « inspecteur principal *d'*exploitation » *de l'*exploitation zu setzen. Seite 73 wäre « Eisenbahnfahrplan » mit horaire anstatt mit « indicateur » zu übersetzen; der letztere

Digitized by Google

duisant «Eisenbahngerichtsstand» on met jurisdiction» au lieu de juridiction. Page 216, on traduit «eine Untersuchung über etwas anstellen» par «faire recherches sur quelque chose»; on devrait dire: faire *des* recherches sur quelque chose. Page 240, «Die englischen (französischen) Zeitungen» est traduit par «les journaux d'Angleterre (de France)»: on dit les journaux anglais (français). Sur la même page 240 on traduit «Zuckersieder» par «raffineur», et «Zuckersiederei» par «sucrerie»; pourquoi ne pas mettre raffinerie? On traduit «Zuganschluss» par «coïncidence»: un Français ne se servirait pas de cette expression, mais dirait correspondance.

L'auteur admettra qu'on aurait pu éviter un grand nombre de ces erreurs si un Français compétent en ces matières avait relu le livre avant son impression. On ne saurait demander à un étranger de connaître les expressions techniques que même un Français instruit ne possède que s'il a pu se familiariser avec les branches de services dont il s'agit dans le cas présent. En présentant les observations que nous venons de faire, notre intention n'est donc pas d'amoindrir la valeur très réelle du livre. Malgré les erreurs qui s'y trouvent, l'ouvrage représente un travail méritoire qui rapportera à l'auteur toute la reconnaissance qui lui est due lorsqu'il aura fait paraître une seconde édition «corrigée» de son livre.

Huberti, Ludwig, Dr. jur., directeur de l'«académie de commerce à Leipzig»: *Randglossen zur modernen kaufmännischen Bildung*. «Was heisst und zu welchem Ende besucht man die Handelsakademie?» Stimmen aus der Fachwelt in Äusserungen von verschiedenen Verfassern. Publié par l'académie de commerce à Leipzig. Prix 50 pfennig.

Le directeur de l'«académie de commerce à Leipzig» nous paraît avoir été heureusement inspiré en faisant, par son intervention éclairée, de la propagande en vue du développement de l'éducation commerciale supérieure au moyen de l'établissement d'écoles de commerce et de sections commerciales dans les universités.

Ausdruck wird für Fahrplanbuch gebraucht; bei «Eisenbahngerichtsstand» ist «jurisdiction» anstatt juridiction gesagt. Seite 216 ist: «eine Untersuchung über etwas anstellen» mit «faire recherches sur quelque chose» übersetzt; es muss: faire *des* recherches sur quelque chose heissen. Seite 240: «Die englischen (französischen) Zeitungen» ist mit «les journaux d'Angleterre (de France)» übersetzt; man sagt les journaux anglais (français). Auf Seite 240 ist «Zuckersieder» mit «raffineur» übersetzt, aber «Zuckersiederei» mit «sucrerie»; warum nicht mit raffinerie? Seite 244: «Zuganschluss» ist mit «coïncidence» übersetzt; wir glauben nicht, dass ein Franzose sich dieses Wortes bedienen wird; er wird von correspondance sprechen.

Der Herr Verfasser wird zugeben müssen, dass viele der vorstehend aufgeführten Irrtümer zu vermeiden gewesen wären, wenn er das Buch vor der Drucklegung durch einen mit der Materie vertrauten Franzosen hätte durchsehen lassen. Man kann einem Nichtfranzosen nicht zumuten, dass er in allen technischen Ausdrücken Bescheid weiss, die selbst der gebildete Franzose nur dann kennt, wenn er mit den Dienstzweigen, um die es sich hier handelt, vertraut ist. Wir wollen deshalb auch mit der von uns geübten Kritik dem Buche nicht den Wert schmälern, den es thatsächlich hat. Es bleibt trotz der Irrtümer eine verdienstvolle Arbeit, die bei einer zweiten und «verbesserten» Auflage dem Verfasser die ganze Anerkennung einbringen wird, die sie verdient.

Huberti, Ludwig, Dr. jur., Leiter der «Handelsakademie Leipzig». *Randglossen zur modernen kaufmännischen Bildung*. «Was heisst und zu welchem Ende besucht man die Handelsakademie?» Stimmen aus der Fachwelt in Äusserungen von verschiedenen Verfassern. Verlag der Handelsakademie Leipzig. Preis 50 Pfennig.

Es scheint uns ein glücklicher Gedanke des Leiters der «Handelsakademie Leipzig» zu sein, für die Verbreitung höherer kaufmännischer Bildung durch die Errichtung von Handelsschulen und handelswissenschaftlichen Abteilungen an Universitäten im Wege der Aufklärung und Belehrung Propaganda zu machen.

Digitized by Google

Le cahier que nous avons sous les yeux semble répondre nettement à cette tâche. On y trouve une collection, choisie avec beaucoup de jugement, de déclarations d'auteurs compétents sur l'état actuel de l'éducation commerciale en général, sur le culte de la routine, sur les imperfections de l'enseignement commercial tel qu'il existe encore à présent, sur la nécessité de créer un enseignement technique et scientifique qui, abandonnant les errements surannés pour entrer dans une voie nouvelle, répondra mieux aux exigences des temps modernes. Ces divers points sont exposés avec tant de lucidité et de conviction que les adversaires sont réduits au silence, tandis que les indifférents et les hésitants sont réveillés de leur torpeur et que les partisans de la nouvelle méthode sont encouragés à aller énergiquement de l'avant. Nous formons des vœux pour que les innovations préconisées se réalisent dans un avenir prochain.

Das vorliegende Heft ist dazu besonders geeignet; in einer trefflich zusammengestellten Sammlung von Äusserungen berufener Autoren werden der gegenwärtige Stand der kaufmännischen Bildung im allgemeinen, das Festhalten am Hergebrachten, die Mängel des gegenwärtigen kaufmännischen Bildungswesens, die Notwendigkeit der Fach- und wissenschaftlichen Ausbildung und daran anschliessend die Notwendigkeit, die alten Wege zu verlassen und neue, der modernen Zeit und ihren Ansprüchen genügende Bahnen einzuschlagen, in so klarer und überzeugender Weise geschildert, dass die Widersacher verstummen müssen, während die Lauen und Langsamen aufgerüttelt, die Freunde und Anhänger des neuen Unterrichtszweiges aber zu raschem und energischem Handeln angespornt werden. Möge sich bald verwirklichen, was darin not thut.

Recueil général de la législation et des traités concernant la propriété industrielle, publié par le bureau international de l'union pour la protection de la propriété industrielle. Berne, 1899.

Le tome III de cet utile et important ouvrage, qui vient de paraître, complète les intéressants renseignements sur la série des lois, ordonnances et règlements consacrés dans chaque pays aux brevets d'invention, dessins et modèles de fabrique, marques de fabrique et de commerce, nom commercial, fausses indications de provenance, concurrence déloyale et usurpation de récompenses industrielles, contenus dans les tomes I et II dont nous avons rendu compte sommairement dans ce bulletin (1896 p. 336 et 472, et 1898 p. 110). Ce volume, mis en vente au prix de 15 fr., est consacré à la législation des pays ci-après désignés: Afrique: Cap de Bonne-Espérance — Congo — Côte d'Or — Egypte — Gambie — Lagos — Libéria — Maroc — Maurice — Natal — Orange — République Sud-Africaine — Sainte-Hélène — Sierra-Leone — Tunisie — Zanzibar: Amérique: Argentine — Bahama — Barbade — Bermudes — Bolivie — Brésil — Canada — Chili — Costa Rica — Dominicaine — Equateur — Etats-Unis — Falkland — Guatemala — Guyane — Haïti —

Recueil général de la législation et des traités concernant la propriété industrielle. Herausgegeben von dem internationalen Bureau der Vereinigung zum Schutze für das gewerbliche Eigentum. Bern, 1899.

Der soeben erschienene dritte Band dieses nutzlichen und wertvollen Werkes vervollständigt die in den beiden ersten Bänden begonnene Publikation der Gesetze, Ordonnanzen und Reglemente, welche in den einzelnen Staaten hinsichtlich der Erfindungspatente, von Zeichnungen und Fabrikmodellen, der Fabrik- und Handelsmarken, der Handelsbezeichnungen, gegen falsche Herkunftsangaben, unredlichen Wettbewerb und Anmassung gewerblicher Belohnungen bestehen, worüber wir bereits berichtet haben (Z. 1896 345, 485 und 1898 S. 110). Dieser Band, welcher zum Preise von 15 Fr. erhältlich ist, enthält die Gesetzgebung nachstehender Staaten. Afrika: Kap der Guten Hoffnung — Kongo — Goldküste — Ägypten — Senegambien — Lagos — Liberia — Marokko — Mauritius — Natal — Orange — Südafrikanische Republik — St. Helena — Sierra-Leone — Tunis — Zanzibar. Amerika: Argentinien — Bahama — Barbados — Bermudes — Bolivien — Brasilien — Kanada — Chile — Costa Rica — Dominika — Äquator — Vereinigte Staaten — Falkland — Guatemala —

Digitized by Google

Honduras — Iles du Vent — Jamaïque — Mexique — Nicaragua — Paraguay — Pérou — Salvador — Terre Neuve — Trinité et Tabago — Uruguay — Venezuela; Océanie: Australie Occidentale — Australie du Sud — Fidji — Hawaï — Nouvelle-Galles du Sud — Nouvelle-Zélande — Queensland — Tasmanie — Victoria. D'après un avis en tête du tome III, un supplément considérable au *Recueil*, dans lequel seront compris la partie *Traités*, le *Supplément* et un *index analytique et alphabétique*, sera publié au printemps de 1900 et donnera en même temps les résultats de la seconde conférence de Bruxelles. On y joindra la *Notice générale* que prépare M. le professeur Ch. Lyon-Caen, membre de l'Institut de France, laquelle doit figurer en tête du premier volume. Ce quatrième volume, qui sera envoyé gratuitement aux souscripteurs, se trouvera en vente en librairie au prix de 15 fr.

Guyana — Haiti — Honduras — Windward-Inseln — Jamaika — Mexiko — Nikaragua — Paraguay — Peru — Salvador — Neufundland — Trinitas und Tabago — Uruguay — Venezuela; Australien: Ostaustralien — Südaustralien — Fidschi Inseln — Haway — Neu-Süd-Wales — Neu-Seeland — Queensland — Tasmanien — Viktoria. Laut einer Mitteilung in der Einleitung des III. Bandes wird im Frühjahr 1900 ein umfangreicher Nachtrag zum *Recueil* erscheinen, in welchem die Abteilung *Verträge*, die *Nachträge* und ein *analytisches* und *alphabetisches Register* enthalten sind und worin über die Ergebnisse der zweiten Brüsseler Konferenz berichtet werden wird. Demselben werden die *Allgemeinen Bemerkungen* angefügt werden, welche Herr Professor Ch. Lyon-Caen, Mitglied des französischen Instituts, vorbereitet und die an die Spitze des ersten Bandes treten sollen. Der vierte Band wird den Bestellern des ganzen Werks unentgeltlich geliefert werden; einzeln wird er zum Preise von 15 Fr. in allen Buchhandlungen zu beziehen sein.

Nouveaux tarifs et suppléments de tarifs pour le transport des marchandises

auquel s'applique la convention internationale.

Union des chemins de fer Saxons-Hongrois. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Saxe à Dresde.)

IIe partie. Fascicule 2 du 1er mars 1893.

IXe supplément, valable depuis le 1er août 1899: taxes réduites pour le transport de son.

IIe partie. Fascicule 3 du 1er mars 1893.

IXe supplément, valable depuis le 1er août 1899: taxes réduites pour le transport de son — rectification de fautes d'impression.

Union Sud Allemande-Austro-Hongroise. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Bavière à Munich.)

Tarif pour le transport en grande vitesse de volailles vivantes, valable depuis le 1er juin 1899: pour le trafic entre certaines stations des che-

Neue Tarife und Tarif-Nachträge für den Eisenbahn-Güterverkehr,

auf welchen das Internationale Uebereinkommen Anwendung findet.

Sächsisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband. (G. V.: königl. Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden.)

Teil II. Heft 2 vom 1. März 1893.

Nachtrag IX, gültig vom 1. August 1899: ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von Kleie.

Teil II. Heft 3 vom 1. März 1893.

Nachtrag IX, gültig vom 1. August 1899: ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von Kleie — Druckfehler-Berichtigung.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband. (G. V.: Generaldirektion der k. Bayerischen Staatseisenbahnen in München.)

Tarif für die eilgutmässige Beförderung von lebendem Geflügel, gültig vom 1. Juni 1899: im Verkehre zwischen Stationen der k. Ungari-

Digitized by Google

mins de fer de l'Etat hongrois (y compris le chemin de fer de Csakathurn-Agram [chemin de fer de Zagorie]), du chemin de fer Raab-Oedenbourg-Ebenfurt et des chemins de fer du Sud (lignes hongroises), d'une part, et certaines stations des chemins de fer de l'Etat de Wurtemberg, de l'Etat de Bade, du Palatinat, de la direction royale de l'Etat de Prusse et Hesse à Mayence, du Mein-Neckar et de la direction royale à Francfort-s.-M., d'autre part.

Ce tarif annule le tarif de même dénomination du 1er septembre 1896 et son supplément, ainsi que les taxes et dispositions introduites dans ce tarif par la voie d'instruction.

schen Staatseisenbahnen (einschliesslich der Csakathurn-Agramer [Zagorianer] Eisenbahn), der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien) einerseits und Stationen der k. Württembergischen Staatseisenbahnen, der grossh. Badischen Staatseisenbahnen, der Pfälzischen Eisenbahnen, der k. Preussischen und grossh. Hessischen Eisenbahn-Direktion Mainz, der Main-Neckarbahn und der k. Eisenbahn-Direktion Frankfurt a. M. andererseits.

Hierdurch werden der gleichnamige Tarif vom 1. September 1896 samt Nachtrag, sowie die zu diesem Tarife im Instruktionswege eingeführten Frachtsätze und Verfügungen aufgehoben.

Service direct pour le transport des marchandises entre la Bavière et la Suisse. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Bavière à Munich.)

IIIe partie. Fascicule 1, valable depuis le 1er juillet 1899: tarif exceptionnel pour le transport en petite vitesse des céréales, légumes à cosses, graines oléagineuses et malt par wagons complets de 10 000 kilogrammes ou payant pour ce poids en trafic au départ de stations des chemins de fer de l'Etat de Bavière, ainsi que de la Société anonyme des chemins de fer d'intérêt local à Munich à destination de Lindau et des stations des chemins de fer du Nord-Est suisse (y compris le chemin de fer du Bœtzberg) et du Sihlthal suisse.

Ce tarif annule le tarif exceptionnel pour le transport des céréales, etc., Bavière-Lindau et Nord-Est suisse du 1er avril 1896.

Bayerisch-Schweizerischer Güterverkehr. (G. V.: Generaldirektion der k. Bayerischen Staatseisenbahnen in München.)

Teil III. Heft 1, gültig vom 1. Juli 1899: Ausnahmetarif für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Getreide, Hülsenfrüchten, Ölsaaten und Malz in Wagenladungen von 10 000 Kilogramm oder bei Zahlung der Fracht hierfür im Verkehr von Stationen der k. Bayerischen Staatseisenbahnen sowie der Lokalbahn-Aktien-Gesellschaft in München nach Lindau und Stationen der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzbergbahn) und der Sihlthalbahn.

Hierdurch wird der Ausnahme-Tarif für Getreide etc. Bayern-Lindau und N. O. B. vom 1. April 1896 aufgehoben.

Union Allemande-Russe. (A. g.: direction royale à Bromberg.)

Tarif exceptionnel 7a du 20 décembre 1897/1er janvier 1898.

IIIe supplément, valable depuis le 20 juillet/1er août 1899: admission de nouvelles stations — rectifications et changement de noms de stations russes.

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. (G. V.: königl. Eisenbahndirektion in Bromberg.)

Ausnahmetarif 7a vom 20. Dezember 1897/1. Januar 1898.

Nachtrag III, gültig vom 20. Juli/1. August 1899: Aufnahme neuer Stationen — Berichtigungen und Umbenennung russischer Stationen.

Trafic des marchandises Belge-Suisse. (Publié par la direction du chemin de fer du Nord-Est suisse à Zurich.)

Belgisch-Schweizerischer Güterverkehr. (Veröffentlicht durch die Direktion der Schweizerichen Nordostbahn in Zürich.)

Digitized by Google

Fascicule II du 1er juillet 1898.

1er supplément, valable depuis le 1er juillet 1899: modifications de taxes — addition aux barèmes des tarifs exceptionnels — modifications au tarif principal.

Trafic entre les ports de mer allemands et l'Autriche-Hongrie. (A. g.: direction de la Société austro-hongroise des chemins de fer de l'Etat à Vienne.)

Trafic avec l'Autriche.

IIe partie. Fascicule 1 du 1er août 1898.

IIe supplément, valable depuis le 1er juin 1899: addition et modification aux remarques préliminaires aux barèmes — admission de la station de Pommerensdorf dans le tarif — nouveaux tarifs de classification — addition à la liste alphabétique des tarifs exceptionnels — extension des tarifs exceptionnels n° 1 A et n° 2 — tarif exceptionnel n° 10 — modification à la nomenclature des tarifs exceptionnels n° 14 et n° 16 — extension du tarif exceptionnel n° 18 C et n° 20 A — taxes nouvelles et en partie réduites du tarif exceptionnel n° 22 — réduction partielle des taxes du tarif exceptionnel n° 24 C — extension du tarif exceptionnel n° 25 — tarif exceptionnel n° 33 — extension du tarif exceptionnel n° 37 — taxes nouvelles ou modifiées du tarif exceptionnel n° 40 — tarif exceptionnel n° 41 — réintroduction du tarif exceptionnel n° 47 — nouveau tarif exceptionnel n° 49 — addition au tableau des distances kilométriques — additions, modifications et rectifications au tarif — modification à la dénomination de stations.

IIe partie. Fascicule 2 du 1er août 1898.

Ier supplément, valable depuis le 1er juin 1899: addition et modification aux remarques préliminaires aux barèmes — admission de la station de Schimitz dans le tarif exceptionnel n° 1 a — admission de la station de Pommerensdorf dans le tarif — extension du tarif exceptionnel n° 1 b et n° 3 — nouvelles taxes réduites en partie des tarifs exceptionnels n° 4 et n° 5 — extension du tarif exceptionnel n° 7 — taxes nouvelles et en partie réduites du tarif exceptionnel n° 10 — extension des tarifs exceptionnels nos 12, 13 a

Heft II vom 1. Juli 1898.

1. Nachtrag, gültig vom 1. Juli 1899: Taxänderungen — Ergänzung der Taxtabellen der Ausnahmetarife — Änderungen des Haupttarifs.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafen-Verband. (G. V.: Direktion der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien.)

Verkehr mit Oesterreich.

Teil II. Heft 1 vom 1. August 1898.

Nachtrag II, gültig vom 1. Juni 1899: Ergänzung bezw. Änderung der Vorbemerkungen zu den Tarif-Tabellen — Aufnahme der Station «Pommerensdorf» in den Tarif — neue Klassengut-Tarife — Ergänzung des alphabetischen Verzeichnisses der Ausnahme-Tarife — Erweiterung der Ausnahmetarife Nr. 1 A und Nr. 2 — Ausnahme-Tarif Nr. 10 — Änderung der Nomenclatur der Ausnahme-Tarife Nr. 14 und Nr. 16 — Erweiterung der Ausnahme-Tarife Nr. 18 C und Nr. 20 A — neue und teilweise geänderte Frachtsätze des Ausnahme-Tarifes Nr. 22 — teilweise Ermässigung der Frachtsätze des Ausnahme-Tarifes Nr. 24 C — Erweiterung des Ausnahme-Tarifes Nr. 25 — Ausnahme-Tarif Nr. 33 — Erweiterung des Ausnahme-Tarifes Nr. 37 — neue bezw. geänderte Frachtsätze des Ausnahme-Tarifes Nr. 40 — anderweiter Ausnahme-Tarif 41 — Wiedereinführung des Ausnahme-Tarifes Nr. 47 — neuer Ausnahme-Tarif Nr. 49 — Ergänzung des Kilometerzeigers — Änderungen, Berichtigungen und Ergänzungen des Tarifs — Änderung der Schreibweise von Stationsnamen.

Teil II. Heft 2 vom 1. August 1898.

Nachtrag I, gültig vom 1. Juni 1899: Ergänzung bezw. Änderung der Vorbemerkungen zu den Tarif-Tabellen — Aufnahme der Station Schimitz in den Ausnahme-Tarif Nr. 1 a — Aufnahme der Station Pommerensdorf in den Tarif — Erweiterung der Ausnahme-Tarife Nr. 1 b und Nr. 3 — neue und teilweise geänderte Frachtsätze der Ausnahme-Tarife Nr. 4 und Nr. 5 — Erweiterung des Ausnahme-Tarifes Nr. 7 — neue und teilweise geänderte Frachtsätze des Ausnahme-Tarifes Nr. 10 — Erweiterung der Aus-

Digitized by Google

et 15 — addition au tableau des distances kilométriques — modifications et rectifications au tarif — modification à la dénomination de stations.

Trafic avec la Hongrie.

IIe partie. Fascicule 3 du 15 octobre 1893.

XIIe supplément, valable depuis le 1er mai 1899: addition aux dispositions spéciales — addition et modification aux remarques préliminaires aux barèmes — suppression de la station de Budapest-keleti — admission de la station de Budapest-Angyalföld — admission de la station de Budapest-Jozsefváros dans les tarifs généraux pour la grande vitesse — admission de la station de Pommerensdorf dans le tarif — réintroduction du tarif exceptionnel n° 27 — nouveau tarif exceptionnel n° 29 — addition à la liste des tarifs exceptionnels — addition au tableau des distances kilométriques — modification de noms de stations — rectifications au tarif.

IIe partie. Fascicule 4 du 15 octobre 1893.

VIIe supplément, valable depuis le 1er mai 1899: admission de la station de Pommerensdorf dans le tarif — modification et addition aux remarques préliminaires et aux barèmes — admission de la station de Budapest-Angyalföld — modification à la liste alphabétique des marchandises — modification à la nomenclature du tarif exceptionnel n° 10 — extension du tarif exceptionnel n° 12 — modification de noms de stations — addition au tableau des distances kilométriques.

Tarif de transbordement sur l'Elbe à destination de la Hongrie. (A. g.: direction du chemin de fer du Nord-Ouest autrichien à Vienne.)

IIe partie, valable depuis le 1er août 1899: tarif pour le transport des marchandises entre des stations du chemin de fer de Kaschau-Oderberg, de la Société du chemin de fer du Sud et des chemins de fer de l'Etat hongrois, ainsi que du chemin de fer d'intérêt local de Vinkovce-Brčka, administré par l'Etat hongrois, d'une part, et des stations de transbordement sur l'Elbe de Schönpriesen transbordement, Laube, Tetschen / Bodenbach débarcadère, et Dresde quai de l'Elbe, d'autre part.

nahme-Tarife Nr. 12, Nr. 13a und Nr. 15 — Ergänzung des Kilometerzeigers — Änderungen und Berichtigungen des Tarifs — Änderung der Schreibweise von Stationsnamen.

Verkehr mit Ungarn.

Teil II. Heft 3 vom 15 Oktober 1893.

Nachtrag XII, gültig vom 1. Mai 1899: Ergänzung der besonderen Bestimmungen — Ergänzung und Änderung der Vorbemerkungen zu den Tarif-Tabellen — Eliminierung der Station Budapest-keleti — Aufnahme der Station Budapest-Angyalföld — Einbeziehung der Station «Budapest-Józsefváros» in die allgemeinen Tarife für Eilgut — Aufnahme der Station Pommerensdorf in den Tarif — Wiedereinführung des Ausnahme-Tarifes Nr. 27 — neuer Tarif Nr. 29 — Ergänzung des Verzeichnisses der Ausnahme-Tarife — Ergänzung des Kilometerzeigers — Stationsnamen-Änderung — Berichtigungen des Tarifs.

Teil II. Heft 4 vom 15. Oktober 1893.

Nachtrag VII, gültig vom 1. Mai 1899: Aufnahme der Station Pommerensdorf in den Tarif — Änderung bezw. Ergänzung der Vorbemerkungen zu den Tarif-Tabellen — Aufnahme der Station Budapest-Angyalföld — Änderung des alphabetischen Waren-Verzeichnisses — Änderung der Nomenklatur des Ausnahme-Tarifes Nr. 10 — Erweiterung des Ausnahme-Tarifes Nr. 12 — Änderung von Stationsnamen — Ergänzung des Kilometerzeigers.

Elbeumschlagstarif für Ungarn. (G. V.: Direktion der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn in Wien.)

Teil II, gültig vom 1. August 1899: Tarif für den Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, der königl. Ungar. Staatsbahnen sowie der in Verwaltung der letzteren befindlichen Vincovce-Brčkaer Lokalbahn einerseits und den Elbeumschlagsplätzen Schönpriesen-Umschlag, Laube, Tetschen / Bodenbach - Landungsplatz und Dresden-Elbquai, andererseits.

Digitized by Google

Ce tarif annule le tarif de même dénomination du 1er septembre 1893 et ses suppléments I à IV.

Trafic des houilles de la Haute Silésie avec la Galicie et la Bucovine. (A. g.: direction du chemin de fer du Nord-Empereur Ferdinand à Vienne.)

Tarif exceptionnel, valable depuis le 16 juillet 1899: pour le transport des houilles, briquettes de houille et cokes au départ de stations de la direction royale à Kattowitz, à destination de stations des chemins de fer de l'Etat autrichien (lignes en Galicie et en Bucovine).

Ce tarif annule le même tarif du 1er septembre 1898 et son 1er supplément.

Union Est Allemande-Hongroise. (A. g.: direction des chemins de fer de l'Etat hongrois à Budapest.)

IIe partie. Fascicule 2 du 1er octobre 1897.

IIe supplément, valable depuis le 15 mai 1899: suppression de l'article «germes de froment» dans la nomenclature des marchandises — addition et rectification à la liste des stations allemandes de l'union et des groupes de réexpédition — nouvelle rédaction de la partie VII taxes de soudure — taxes nouvelles et modifiées pour le transport des céréales, etc., en trafic avec Breslau, gare de la Marche-Fribourg, Kunzendorf sur O. et Steinau s. O. — nouveaux tarifs exceptionnels pour le transport de son, etc., et pour les sacs vides — tableau des distances kilométriques.

Union des chemins de fer Rhénans-Westphaliens-Austro-Hongrois. (A. g.: chemins de fer de l'Etat autrichien à Vienne.)

IIe partie. Fascicule 2 du 1er février 1898.

IIIe supplément, valable depuis le 1er juin 1899: modification des suppléments de taxes pour le trafic avec Vienne, gare du quai du Danube des chemins de fer de l'Etat — addition à la liste alphabétique des marchandises incorporées dans les tarifs exceptionnels — admission de Rausnitz-Slawikowitz, station des chemins de fer du Nord-Empereur Ferdinand dans le tarif exceptionnel n° 1 (pour le transport des céréales, etc.) — modification à la nomenclature du tarif exception-

Hierdurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. September 1893 samt Nachträgen I—IV ausser Kraft gesetzt.

Oberschlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina. (G. V.: Direktion der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien.)

Ausnahmetarif, gültig vom 16. Juli 1899: für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquettes und Coakssendungen von Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Kattowitz nach Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina).

Hierdurch wird der bisherige Tarif vom 1. September 1898 nebst Nachtrag I aufgehoben.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahn-Verband. (G. V.: Direktion der k. Ungarischen Staatsbahnen in Budapest.)

Teil II. Heft 2 vom 1. Oktober 1897.

Nachtrag II, gültig vom 15. Mai 1899: Ausscheidung des Artikels Weizenkeime — Ergänzung und Berichtigung des Verzeichnisses der deutschen Verbandsstationen und der Reexpeditions-Gruppen — neue Fassung des Abschnittes VII, Anstossbeträge — neue und geänderte Frachtsätze für Getreide etc. im Verkehre mit Breslau Märk.-Freib. Bhf., Kunzendorf a. Oder und Steinau a. O. — neue Ausnahmetarife für Kleie etc. und für leere Säcke — Kilometerzeiger.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband. (G. V.: k. k. österreichische Staatsbahnen in Wien.)

Teil II. Heft 2 vom 1. Februar 1898.

Nachtrag III, gültig vom 1. Juni 1899: Änderung der Frachtzuschläge im Verkehre mit Wien-Donauquaibahnhof der k. k. St.-B. — Ergänzung des alphabetischen Verzeichnisses der in die Ausnahmetarife eingereihten Artikel — Aufnahme der Station Rausnitz-Slawikowitz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in den Ausnahme-Tarif Nr. 1 (für Getreide etc.) — Änderung der Nomenklatur des Ausnahme-Tarifes Nr. 2 (für Holz etc.) — Aufnahme der Station Königswinter des Eisen-

Digitized by Google

nel n° 2 (pour le transport des bois, etc.) — admission de Kœnigswinter, station de la direction royale à Cologne, dans le tarif exceptionnel n° 4 (pour le transport des pommes de terre) — admission de Küppersteg, station de la direction royale à Elberfeld, dans le tarif exceptionnel n° 5 (pour le transport de la terre à porcelaine) — modification de certaines taxes du tarif exceptionnel n° 13 a (pour le transport du graphite) en trafic avec Budweis, station des chemins de fer de l'Etat — admission de Gelsenkirchen, station de la direction royale à Essen, dans le tarif exceptionnel n° 13 (pour le transport du graphite) — modification des taxes du tarif exceptionnel n° 26 (pour le transport de la laine de mouton) — introduction d'un nouvel appendice contenant des taxes réduites pour les transports en grande vitesse ordinaire, pour des colis isolés de toute espèce par charges complètes en petite vitesse et pour les filés de laine de mouton — modification des limites des directions royales de l'Etat de Prusse — rectifications au tarif.

Trafic des marchandises Bucovine-Galicie-France. (A. g.: chemins de fer de l'Etat autrichien à Vienne.)

Tarif exceptionnel du 1er janvier 1895.

IIe supplément, valable depuis le 1er mai 1899: nouvelle édition des barêmes pour le trafic avec Vienne I, chemin de fer de l'Impératrice Elisabeth (gare de l'ouest) transit — rectifications au tarif principal.

Union des chemins de fer Austro-Hongrois-Suisses. (A. g.: chemins de fer de l'Etat autrichien à Vienne.)

IVe partie. 2e livret, valable depuis le 1er juin 1899: tarif exceptionnel pour le transport en petite vitesse de bois en billes, bois à brûler, traverses en bois pour chemins de fer, bois d'œuvre et de construction, de plus d'écorces provenant d'arbres européens, par quantités d'au moins 10 000 kilogrammes ou payant pour ce poids par wagon employé et par lettre de voiture entre les stations de la Société des chemins de fer du Sud (lignes hongroises), des chemins de fer de l'Etat hongrois, du chemin de fer de Kaschau-Oderberg

bahndirektionsbezirks Köln in den Ausnahme-Tarif Nr. 4 (für Kartoffeln) — Aufnahme der Station Küppersteg des Eisenbahndirektionsbezirks Elberfeld in den Ausnahme-Tarif Nr. 5 (für Porzellanerde) — Änderung einzelner Frachtsätze des Ausnahme-Tarifes 13 a (für Graphit) im Verkehre mit der Station Budweis der k. k. Staatsbahnen — Aufnahme der Station Gelsenkirchen des Eisenbahndirektionsbezirks Essen in den Ausnahme-Tarif Nr. 13 (für Graphit) — Änderung der Frachtsätze des Ausnahme-Tarifes Nr. 26 (für Schafwollgarn) — Einführung eines neuen «Anhanges», enthaltend ermässigte Frachtsätze für gewöhnliches Eilgut, für Sammelgüter aller Art als Frachtgut und für Schafwollgarn — Änderung der Abgrenzung der Direktions-Bezirke der preussischen Staatsbahnen — Berichtigungen des Tarifes.

Güterverkehr Bukowina-Galizien-Frankreich. (G. V.: k. k. österreichiche Staatsbahnen in Wien.)

Ausnahmetarif vom 1. Januar 1895.

Nachtrag II, gültig vom 1. Mai 1899: Neuauflage der Tariftabellen für den Verkehr mit Wien I Kais. Elisabeth-Bahn (Westbahnhof) transit — Berichtigungen zum Haupttarife.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahn-Verband. (G. V.: k. k. österreichische Staatsbahnen in Wien.)

Teil IV, Heft 2, gültig vom 1. Juni 1899: Ausnahmetarif für die Beförderung in gewönlicher Fracht von Stammholz, Brennholz, Eisenbahnschwellen, Bau- und Nutzholz, ferner von Borke (Rinde) bei Aufgabe von mindestens 10 000 Kilogramm oder Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Frachtbrief und Wagen zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien), der königl. Ungarischen Staatseisenbahnen, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien) und der Raab-

Digitized by Google

(lignes hongroises) et du chemin de fer de Raab a Oedenbourg et à Ebenfurt, d'une part, et Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit et Lindau transit, ainsi que les stations des chemins de fer de l'Union suisse (y compris les lignes du Toggenbourg et de Wald à Rüti), du Nord-Est suisse (y compris le chemin de fer du Bœtzberg), du Sud-Est suisse, du Gothard, du chemin de fer suisse du Seethal, du Central suisse (y compris la ligne du Sud de l'Argovie), de la Vallée de l'Emme, du Jura-Simplon (y compris le chemin de fer de Bulle à Romont et le chemin de fer du Bœdeli) et du Jura Neuchâtelois, d'autre part. (Les taxes contenues dans le présent tarif pour Bâle, Constance, Schaffhouse et Singen, stations du chemin de de fer du Nord-Est suisse, soit du Bœtzberg, sont aussi applicables au trafic avec les stations des chemins de fer grand-ducaux de l'Etat de Bade, portant le même nom.)

Ce tarif annule et remplace le tarif analogue (IVe partie, 2e livret) du 1er juin 1894, ainsi que son appendice et ses suppléments I à IV.

Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn einerseits und Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit, sowie Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen (einschliessich der Toggenburger Bahn und der Wald-Rüti-Bahn), der Schweizerischen Nordostbahn (einschliessich der Bötzbergbahn), der Schweizerischen Südostbahn, der Gotthardbahn, der Schweizerischen Seethalbahn, der Schweizerischen Centralbahn (einschliesslich der Aargauischen Südbahn), der Emmenthalbahn, der Jura-Simplon-Bahn (einschliesslich der Bulle-Romont-Bahn und der Bödelibahn) und der Neuenburger Jurabahn anderseits. (Die in diesem Tarife enthaltenen Frachtsätze für Basel, Konstanz, Schaffhausen und Singen, Stationen der Schweizerischen Nordostbahn, beziehungsweise Bötzbergbahn, gelten auch für die gleichnamigen Stationen der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen.)

Hierdurch wird Teil IV Heft 2 vom 1. Juni 1894 samt den Nachträgen I—IV, ferner der Anhang samt Nachtrag I hierzu aufgehoben und ersetzt.

Trafic frontière Nord Allemand-Galicien-Sud-Ouest Russe. (A. g.: chemins de fer de l'Etat autrichien à Vienne.)

IIe partie. Fascicule 2 du 1er août 1898.

Ier supplément, valable depuis le 1er août 1899: modification et addition aux dispositions spéciales — admission de stations — taxes réduites pour le transport de son, etc. — passage de stations à d'autres districts d'administration — rectifications au tarif.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenz-Verkehr. (G. V.: k. k. österreichische Staatsbahnen in Wien.)

Teil II. Heft 2 vom 1. August 1898.

Nachtrag I, gültig vom 1. August 1899: Änderung und Ergänzung der besonderen Bestimmungen — Einbeziehung von Stationen — ermässigte Frachtsätze für Kleie etc. — Übergang von Stationen in andere Direktionsbezirke — Berichtigungen des Tarifes.

Trafic frontière Sud Allemand-Galicie-Sud-Ouest Russe. (A. g.: chemins de fer de l'Etat autrichien à Vienne.)

IIe partie. Fascicule 1, valable depuis le 1er juin 1899: tarif pour le transport des marchandises entre les stations-frontières russes-autrichiennes, ainsi que Tarnopol transit, d'une part, et le Sud de l'Allemagne, d'autre part.

Ce tarif annule le tarif exceptionnel pour le transport de machines et pièces de machines (IIe partie, fascicule 1) au départ de l'Allemagne du Sud à destination de Podwoloczyska (gare) transit pour le Sud de la Russie du 1er octobre 1896.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Russischer Grenz-Verkehr. (G. V.: k. k. österreichische Staatsbahnen in Wien.)

Teil II. Heft 1, gültig vom 1. Juni 1899: Tarif für Gütersendungen im Verkehr zwischen russisch-österreichischen Grenzstationen, sowie Tarnopol transit einerseits und Süddeutschland andererseits.

Hierdurch tritt der Ausnahme-Tarif für die Beförderung von Maschinen und Maschinenteilen (Teil II, Heft 1) von Süddeutschland nach Podwoloczyska (Bhf.) transit für Südwestrussland vom 1. Oktober 1896 ausser Kraft.

Digitized by Google

Trafic Autrichien-Lindau-Vorarlberg. (A. g.: chemins de fer de l'Etat autrichien à Vienne.)

IIe partie. Fascicule 1 du 1er mars 1896.

IVe supplément, valable depuis le 1er août 1899: remarques préliminaires au tarif — nouvelles taxes et taxes modifiées pour les transports en grande vitesse et par colis isolés — admission de la station de Lochau dans le tarif — appendice au tarif IIe partie, fascicule 1 — changement de noms de stations.

IIe partie. Fascicule 2 du 1er mars 1896.

IVe supplément, valable depuis le 1er août 1899: remarques préliminaires au tarif — modification à l'entête du tarif — nouvelles taxes et taxes modifiées pour les transports en grande vitesse et par colis isolés — admission de la station de Lochau dans le tarif — addition aux tarifs exceptionnels nos 6c, 21 et 25 — modifications et additions à l'appendice concernant des réductions spéciales — rectification et suppression de taxes — addition au tableau de réexpédition — changement de noms de stations.

Union des chemins de fer Austro-Hongrois-Russes. (A. g.: chemins de fer de l'Etat autrichien à Vienne.)

Ire partie. Division B du 20 juillet/1er août 1895.

IIIe supplément, valable depuis le 20 août/1er septembre 1899: modifications et additions au tableau de classification et à la table alphabétique des matières.

IIe partie du 20 juillet/1er août 1895.

IIe supplément, valable depuis le 20 août/1er septembre 1899: réimpression de la liste alphabétique des stations austro-hongroises faisant partie de l'Union — addition à la division: conditions spéciales des stations et compétences d'expédition de certaines stations de l'Union — réimpression de la liste alphabétique des stations russes faisant partie de l'Union, etc. — addition aux barèmes, spécialement par admission de nouvelles taxes pour le transport des bois, fers, œufs et volailles — reproduction de la feuille rectificative au Ier supplément.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahn-Verband. (G. V.: k. k. österreichische Staatsbahnen in Wien.)

Teil II. Heft 1 vom 1. März 1896.

Nachtrag IV, gültig vom 1. August 1899: Vorbemerkung zum Tarif — teilweise neue, beziehungsweise geänderte Frachtsätze für Eil- und Stückgüter — Aufnahme der Station Lochau in den Tarif — Anhang zum Tarif Teil II, Heft 1 — Änderung von Stationsnamen.

Teil II. Heft 2 vom 1. März 1896.

Nachtrag IV, gültig vom 1. August 1899: Vorbemerkung zum Tarif — Abänderung des Titelblattes — teilweise neue, beziehungsweise geänderte Frachtsätze für Eil- und Stückgüter — Aufnahme der Station Lochau in den Tarif — Ergänzung der Ausnahme-Tarife Nr. 6 c, 21 und 25 — Änderungen und Ergänzungen des Anhanges für besondere Begünstigungen — Berichtigung, beziehungsweise Aufhebung von Frachtsätzen — Ergänzung der Reexpeditions-Tabelle — Änderung von Stationsnamen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahn-Verband. (G. V.: k. k. österreichische Staatsbahnen in Wien.)

Teil I. Abteilung B vom 20. Juli/1. August 1895.

Nachtrag III, gültig vom 20. August/1. September 1899: Änderungen und Ergänzungen der Güterklassifikation und des alphabetischen Inhaltsverzeichnisses.

Teil II vom 20. Juli/1. August 1895.

Nachtrag II, gültig vom 20. August/1. September 1899: Neudruck des alphabetischen Verzeichnisses der österreichisch-ungarischen Verbandsstationen — Ergänzung des Abschnittes: besondere Bahnhofverhaltnisse und Abfertigungsbefugnisse einzelner Verbandsstationen — Neudruck des alphabetischen Verzeichnisses der russischen Verbandsstationen u. s. w. — Ergänzung der Tariftabellen, insbesondere durch Aufnahme von neuen Frachtsätzen für Holz, Eisen, Eier und Geflügel — Wiedergabe des Berichtigungsblattes zum Nachtrag I.

Digitized by Google

Statistique.

Chemins de fer russes.

I.

Lignes en exploitation, en voie de construction et concédées au 1er janvier 1899.[1])

Nous insérons les communications suivantes fournies comme d'habitude par notre correspondant à St-Pétersbourg.

A la date du 1er janvier 1899, les lignes ouvertes au trafic avaient une longueur totale de 43 606 verstes[2]) (au lieu de 40 508 l'année précédente), dont 39 767 verstes sont soumises à la surveillance du ministère des voies de communication (chemins de fer de l'état 25 200 verstes, chemins de fer administrés par des compagnies 14 126 verstes et chemins de fer d'intérêt local 441 verstes); 1415 verstes dépendent du ministère de la guerre (chemin de fer transcaspien) et 2424 verstes forment le réseau finlandais. Les lignes à double voie figurent dans ce total pour 8 078 verstes (7779 l'année précédente).

Etaient en construction, sous la surveillance du ministère des voies de communication, 10 140,20 verstes (10 938,26); en Finlande 234,01 verstes (179,07); en outre, la seconde voie devait être établie sur 821 verstes (618); enfin, les lignes concédées au 1er janvier 1899 représentaient 2767,89 verstes (1157,50).

L'année 1898 accuse donc les augmentations suivantes: lignes ouvertes au trafic, 3098 verstes = 7,65 %; lignes à double voie, 299 verstes = 3,84 %; lignes en construction en Finlande, 54,94 verstes = 30,68 % et seconde voie en construction, 203 verstes = 32,85 %: seules les lignes en construction en Russie présentent une diminution de 798,06 verstes = 7,30 % sur l'année précédente.

Ces données ressortent des chiffres suivants:

[1]) Suite des communications B. 1896 p. 142; 1897 p. 402; 1898 p. 347.

[2]) 1 verste = 1066,781 mètres.

Statistische Nachrichten.

Russische Eisenbahnen.

I.

Für den Betrieb eröffnete, im Bau begriffene und konzessionierte Linien auf 1. Januar 1899.[1])

Wir publizieren nachstehend die uns von unserm Korrespondenten in St. Petersburg wie üblich gemachten Mitteilungen.

Auf 1. Januar 1899 betrug die Gesamtlänge der für den Verkehr eröffneten Linien 43 606 Werst[2]) (gegen 40 508 im Vorjahre), wovon 39 767 Werst der Aufsicht des Ministeriums der Verkehrsanstalten (25 200 Werst Staatsbahnen, 14 126 Werst von Privatgesellschaften und 441 Werst Lokalbahnen), 1415 Werst der Aufsicht des Kriegsministeriums (Transkaspische Bahn) unterstehen, und 2424 Werst das finnländische Netz bilden. Die zweigeleisigen Linien sind in dieser Gesamtlänge mit 8078 Werst eingerechnet (im Vorjahre 7779).

Im Bau begriffen waren unter Aufsicht des Ministeriums der Verkehrsanstalten 10 140,20 Werst (10 938,26); in Finnland 234,01 Werst (179,07). Zudem wurde auf 821 (618) Werst ein zweites Geleise gelegt. Endlich betragen die auf 1. Januar 1899 konzessionierten Linien 2767,89 Werst (1157,50).

Das Jahr 1898 weist somit folgende Vermehrung auf: für den Verkehr eröffnete Linien 3098 Werst = 7,65 %; zweigeleisige Linien 299 Werst = 3,84 %; in Finnland im Bau begriffene Linien 54,94 Werst = 30,68 % und zweigeleisig im Bau begriffen 203 Werst = 32,85 %; einzig die in Russland im Bau begriffenen Linien weisen eine Abnahme von 798,06 Werst = 7,30 % gegenüber dem Vorjahre auf.

Das Nähere ergiebt sich aus den nachstehenden Bezifferungen:

[1]) Fortsetzung der Mitteilungen Z. 1896 S. 143; 1897 S. 402; 1898 S. 347.

[2]) 1 Werst = 1066,781 Meter.

Digitized by Google

A. Lignes ouvertes au trafic.	Longueur en verstes. Länge in Werst.	Dont à double voie. Davon zweigleisig.	A. Für den Betrieb eröffnete Bahnen.
1. Administrées par l'état.			*1. Unter Staatsverwaltung.*
Baltique et Pskov-Riga	933	37	Baltische und Pskow-Rigaer.
*Baskountchansk	72	16	*Baskuntschansker.
Catherine	1 275	371	Jekaterinen.
*Transcaucasien:			*Transkaukasische:
a) Batoum-Poti-Bakou	1 009	—	*a)* Batum-Poti-Baku.
b) Charopan-Tchiatoury (à voie étroite)	38	—	*b)* Scharopan-Tschiatury (schmalspurig).
Koursk-Kharkov-Sébastopol:			Kursk-Charkow-Sewastopoler:
a) Koursk-Kharkov-Sébastopol	1 452	306	*a)* Kursk-Charkow-Sewastopoler.
b) Section d'Oboïan (à voie étroite)	30	—	*b)* Obojaner Teilstrecke (schmalspurig).
Libau-Romny:			Libau-Romnyer:
a) Libau-Romny-Kalkuhnen	1 230		*a)* Libau-Romny-Kalkuhnen.
b) Section de Kourioukov (appartenant à une compagnie privée)	16	—	*b)* Kurjukower Teilstrecke (einer Privatgesellschaft gehörend).
Moscou-Brest	1 032	1 025	Moskau-Brester.
Moscou-Koursk et Nijni:			Moskau-Kursker und Nischnyer:
a) Moscou-Koursk	526	425	*a)* Moskau-Kursk.
b) Moscou-Nijni (avec la section Mourome-Bogorodsk)	532	410	*b)* Moskau-Nischny (mit der Murom-Bogorodsker Teilstrecke).
Chemin de fer Nicolas	911	612	Nikolaibahn.
Perm-Tioumène	1 242	—	Perm-Tjumener.
Chemin de fer de Polésie	1 438	4	Polessjer.
Chemins de fer de la Vistule:			Weichselbahnen:
a) Mlava-Kovel (dont 14 verstes à voie étroite)	507	18	*a)* Mlawa-Kowel (darunter 14 Werst schmalspurig).
b) Varsovie-Brest (avec les sections de Prinarew)	730	307	*b)* Warschau-Brest (mit den Prinarewsker Teilstrecken).
Riga-Orel	1 184	311	Riga-Oreler.
Samara-Slatoouste:			Samara-Slatouster:
a) Batraki-Tcheliabinsk-Orenbourg	1 411	—	*a)* Batraki-Tscheljabinsk-Orenburg.
b) Krotovka-Sergievsk (à voie étroite)	79	—	*b)* Krotowka-Sergiewsk (schmalspurig).
Sur la section Krotovka-Timachevo (7 verstes) se trouve posé un troisième rail pour la voie large.			Auf der Teilstrecke Krotowka-Timaschewo (7 Werst) befindet sich eine dritte Schiene für das breite Geleise.
St-Pétersburg-Varsovie	1 243	1 130	St. Petersburg-Warschauer.
Sibérien:			Sibirische:
a) Tchéliabinsk-Ob	1 331	—	*a)* Tscheljabinsk-Ob.
b) Ob-Krasnoïarsk	807		*b)* Ob-Krassnojarsk.
Sysrane-Viazma	1 307		Sysran-Wjasmaer.
Kharkov-Nicolaiev	1 193	103	Charkow-Nikolajewer.
Chemins de fer du sud-ouest (dont 12 verstes à voie étroite)	3 672	1 450	Südwestbahnen (darunter 12 Werst schmalspurig).
Total de 1	25 200	6 525	Summa 1.

* Non soumis à la convention internationale.

* Dem internationalen Uebereinkommen nicht unterstellt.

Digitized by Google

2. Chemins de fer administrés par les compagnies.	Longueur en verstes. Länge in Werst.	Dont à double voie. Davon zweigleisig	*2. Bahnen, welche von Eisenbahngesellschaften verwaltet werden.*
Varsovie-Vienne (écartem[t] des voies étrang.)	463	291	Warschau-Wiener (ausländische Spurweite).
Vladicaucase	1 365	—	Wladikawkaser.
Ivangorod-Dombrovo	452	—	Iwangorod-Dombrowaer.
Lodz (écartement des voies étrangères) .	26	—	Lodzer (ausländische Spurweite).
Moscou-Vindau-Rybinsk:			Moskau-Windau-Rybinsker:
a) Rybinsk-Pskov	668	3	*a)* Rybinsk-Pskow.
b) Novgorod (à voie étroite)	157	—	*b)* Nowgoroder (schmalspurig).
Moscou-Kazan:			Moskau-Kasaner.
a) Moscou-Riazan	292	188	*a)* Moskau-Rjasan.
b) Riazan-Kazan	1 354	—	*b)* Rjasan-Kasan.
Moscou-Kiev-Voronèje:			Moskau-Kiew-Woronescher.
a) Moscou-Kiev-Voronèje	993	430	*a)* Moskau-Kiew-Woronesch.
b) Voies ferrées d'aliment. (à voie étroite)	561	—	*b)* Anfuhrbahnen (schmalspurig).
S'y rattachent les tronçons: Krouti-Piriatine, 101 verstes, Konotop-Pirogovka avec un embranchement vers la rivière Desna, 93 verstes, Krouty-Tchernigov avec un embranchement vers la rivière Desna, 76 verstes, Korenevo-Soudja 38 verstes, Korenevo-Rylsk 22 verstes, Vorochba-Seredina-Bouda 140 verstes et Piriatine-Krasnoïé 91 verstes, au total 561 verstes. Le tronçon Verkhovié-Livny (57 verstes), précédemment à voie étroite, a été transformé en une ligne à voie large, ouverte au trafic depuis novembre 1898.			Hierzu gehörig die Teilstrecken: Kruty-Pirjatin 101 Werst, Konotop-Pirogowka mit einer Zweiglinie zu dem Flusse Desna 93 Werst, Kruty-Tschernigow mit einer Zweiglinie zum Flusse Desna 76 Werst, Korenewo-Sudscha 38 Werst, Korenewo-Rylsk 22 Werst, Woroschba-Seredina-Buda 140 Werst und Pirjatin-Krassnoje 91 Werst, im ganzen 561 Werst. Teilstrecke Werchowje-Liwny (57 Werst) umgebaut aus einer schmalspurigen in eine breitspurige und der Betrieb auf derselben im November 1898 eröffnet.
Moscou-Iaroslav-Arkhangel:			Moskau-Jaroslaw-Archangelsker:
a) Moscou-Iaroslav-Kostroma (avec le tronçon Chouisko-Ivanov)	815	66	*a)* Moskau-Jaroslaw-Kostroma (mit der Schuisko-Iwanower-Teilstrecke).
b) Iaroslav-Vologda (à voie étroite) . .	201	—	*b)* Jaroslaw-Wologda (schmalspurig).
c) Vologda-Arkhangel (à voie étroite) .	600	—	*c)* Wologda-Archangelsk (schmalspurig).
Riazan-Ouralsk:			Rjasan-Uralsker.
a) Riazan-Saratov	2 055	275	*a)* Rjasan-Saratow.
b) Saratov-Ouralsk (à voie étroite) . .	671	—	*b)* Saratow-Uralsk (schmalspurig).
S'y rattachent les tronçons: Pokrovskaia-Sloboda-Ouralsk de 396 verstes, Ierchov-Nicolaievsk 88 verstes, Ourbach-Alexandrov-Sai de 172 verstes, Pokrovskaia-Sloboda-Pokrovskaia-Pristan avec un embranchement vers les greniers 9 verstes, et Annisovka-rive gauche du Volga de 6 verstes, au total 671 verstes.			Darunter die Teilstrecken: Pokrowskaja-Sloboda-Uralsk 396 Werst, Jerschow-Nikolajewsk 88 Werst, Urbach-Alexandrow-Sai 172 Werst, Pokrowskaja-Sloboda-Pokrowskaja-Pristan mit einer Zweiglinie nach den Speichern 9 Werst, und Anissowka-linkes Wolgaufer 6 Werst, im ganzen 671 Werst.
Chemin de fer du sud-est	3 453	230	Süd-Ostbahnen.
Total de 2	14 126	1 483	in Summa 2.
Total de 1 et 2	39 326	8 008	in Summa 1 und 2.

Digitized by Google

3. Chemins de fer d'intérêt local (lignes privées).	Longueur en verstes. Länge in Werst.	Dont à double voie. Davon zweigleisig.	*3. Eisenbahnen von lokaler Bedeutung (Privatbahnen).*
*Irinov (à voie étroite)	54	—	*Irinower (schmalspurig).
*Ire société des voies ferrées d'alimentation (à voie étroite):			*Erste Gesellschaft der Anfuhrbahnen (schmalspurig):
a) Swenziany-Beresvetsch	119	—	*a)* Swenziany-Bereswetsch.
b) Berditchev-Gitomir	50	—	*b)* Berditschew-Schitomir.
c) Walk-Pernau-Fellin	159	—	*c)* Walk-Pernau-Fellin.
*St-Petersbourg-Sestroretz	34	—	*St. Petersburg-Sestroretzer.
*Tsarsko-Selo (type à voie de largeur exceptionnelle)	25	25	*Zarsko-Selojer (breitspurig, besonderer Typus).
	441	25	
Total des chemins de fer soumis à la surveillance du ministère des voies de communication	**39 767**	**8 033**	**Summa der Bahnen unter der Aufsicht des Ministeriums der Verkehrsanstalten.**
En outre, sous la surveillance du ministère de la guerre (*chemin de fer transcaspien)	1 415	—	Ausserdem unter der Aufsicht des Kriegsministeriums (*Transkaspische Bahn).
*Les chemins de fer du grand-duché de Finlande (y compris les chemins de fer privés de Kervo-Borgo, 31 verstes, Zeipochie-Raumo, 45 verstes, et Koivisto-Iokis-Savod Fors [à voie étroite], 22 verstes).	2 424	45	*Die Bahnen des Grossfürstentums Finnland (darunter die Privatbahnen Kerwo-Borgo 31 Werst, Zeipochje-Raumo, 45 Werst, und Koiwisto-Jokis-Savod Fors [schmalspurig] 22 Werst).
Total des lignes ouvertes	**43 606**	**8 078**	**Im ganzen eröffnet.**

Etait en construction la seconde voie:	Verstes. Werst	Im Bau begriffen war das zweite Geleise:
du chemin de fer Vladicaucase		Auf der Wladikawkaser Bahn
pour le tronçon Ekaterinodar-Novorossisk .	128,00	für die Teilstrecke Jekaterinodar-Noworossijsk.
du chemin de fer Moscou-Kiev-Voronèje		Auf der Moskau-Kiew-Woronescher Bahn
pour le tronçon Koursk-Poste (halte) à la 7e verste	6,00	für die Teilstrecke Kursk-Post (Haltestelle auf der 7. Werst.
du chemin de fer Moscou-Iaroslav-Arkhangel		Auf der Moskau-Jaroslaw-Archangelsker-Bahn
pour le tronçon Sergievo-Alexandrovo . .	37,00	für die Teilstrecke Sergiewo-Alexandrow.
des chemins de fer de la Vistule		Auf den Weichselbahnen
pour le tronçon Sedletz-Malkin	62,00	für die Teilstrecke Sedletz-Malkin.
du chemin de fer Riga-Orel		Auf der Riga-Oreler Bahn
pour le tronçon Smolensk-Dvinsk	372,00	für die Teilstrecke Smolensk-Dwinsk.
» » » Orel-Rasjesd-voie de garage n° 7	9,00	» » » Orel-Rasjesd-Ausweichgeleise Nr. 7.
» » » Snechet-Byansk	9,00	» » » Sneschet-Byansk.
du chemin de fer Riazan-Ouralsk		Auf der Rjasan-Uralsker Bahn
pour le tronçon Tambov-Dourovka . . .	137,00	für die Teilstrecke Tambow-Durowka.
» » » Vertounovskaia-Rtitchevo .	25,00	» » » Wertunowskaja-Rtitschewo.
» » » Mariinovka-Kourdioum . .	12,00	» » » Marijinowka-Kurdjum.
» » » Koslov II-Kotchetovka . .	6,00	» » » Koslow II-Kotschetowka.

Digitized by Google

	Verstes. Werst.	
des chemins de fer du sud-est		Auf den Südostbahnen
pour le tronçon Gribanovka-Borissoglebsk .	16,00	für die Teistrecke Gribanowka-Borissoglebsk.
» » » Ieletz station des voyageurs — Ieletz gare des marchand.	2,00	» » » Jeletz Passagierstation — Jeletz Güterstation.
	821,00	
B. Chemins de fer en construction.		**B. Im Bau begriffene Eisenbahnen.**
Les tronçons temporairement ouverts au trafic sont marqués d'un *.		Die für einen temporären Verkehr eröffneten Teilstrecken sind mit einem * versehen.
1. Administrés par les chemins de fer de l'état:		1. Von der Verwaltung der Staatsbahnen:
Chemin de fer transcaspien:		*Transkaspische Bahn:*
Tronçon Samarkande-Andichane	502,76*	Teilstrecke Samarkand-Andischan.
» Havast-Tachkent	146,16*	» Hawast-Taschkent.
Chemin de fer Catherine:		*Jekaterinen-Bahn:*
Tronçon Gorlovka-Bairak	6,21*	Teilstrecke Gorlowka-Bairak.
» Mouschketovo-Dolia	31,74	» Muschketowo-Dolja.
Chemin de fer transcaucasien:		*Transkaukasische Bahn:*
Tronçon Tiflis-Kars	278,93*	Teilstrecke Tiflis-Kars.
» Borchom-Dabi-Zagveri-Bakouriani	33,86	» Borshom-Daby-Zagweri-Bakurjany.
» Tchiatouri-Darkveti	6,00	» Tschiatury-Darkweti.
Chemin de fer Koursk-Kharkov-Sébastopol:		*Kursk-Charkow-Sewastopolbahn:*
Tronçon Vladislavovka-Kertch	96,00	Teilstrecke Wladislawowka-Kertsch.
» Voltchansk-Koupiansk	105,00	» Woltschansk-Kupiansk.
Chemin de fer Riga-Orel:		*Riga-Oreler Bahn:*
Tronçon vers l'élévateur de Riga	8,82*	Teilstrecke zum Elevator in Riga.
Chemin de fer Samara-Slatoouste:		*Samara-Slatouster Bahn:*
Tronçon Berdjaouch-Satka	21,95	Teilstrecke Berdjausch-Satka.
» Satka-Bakalski-Roudnik (mines) .	26,44	» Satka-Bakalski-Rudnik (Grubenwerke).
Chemin de fer St-Pétersbourg-Varsovie:		*St. Petersburg-Warschauer Bahn:*
Tronçon Souvalki-Augustovo-Grodno . . .	92,70	Teilstrecke Suwalki-Awgustowo-Grodno.
» Potaranzy-Olity-Souvalki	96,76	» Potaranzy-Olity-Suwalki.
Embranchements vers les magasins d'approvisionnements	3,92	Zweiglinien zu den Proviantmagazinen.
Chemins de fer du sud-ouest:		*Südwestbahnen:*
Tronçon Oseriany-Misotch	9,70*	Teilstrecke Oserjany-Misotsch.
Total de B 1	1466,95	In Summa B 1.
2. Administrés par le chemin de fer sibérien.		2. Von der Verwaltung der sibirischen Eisenbahn:
Chemin de fer transbaikal:		*Transbaikalsker Bahn:*
Tronçon Irkoutsk-lac Baïkal	64,10*	Teilstrecke Irkutsk-Baikal-See.
» Missovskaia-Sretensk	1031,15	» Myssowskaja-Sretensk.
Embranchement sur le débarcadère du fleuve Selenga	2,50	Zweiglinie zum Landungsplatze am Flusse Selenga.
Tronçon Kaidalovo-frontière chinoise . . .	324,30	Teilstrecke Kaidalowo-Chinesische Grenze.

Digitized by Google

	Verstes. Werst	
Chemin de fer Perm-Kotlas:		*Perm-Kotlasser Bahn:*
Tronçon rive droite de la Kama - Glasgow - Viatka - rive gauche de la Viatka	468,00*	Teilstrecke rechtes Kamaufer - Glasgow - Wiatka - linkes Wiatkaufer.
» Perm - rive droite de la Kama . .	7,00	» Perm - rechtes Kamaufer.
» rive gauche de la Viatka - Kotlas .	336,00*	» linkes Wiatkaufer - Kotlas.
Embranchement sur le débarcadère de la Duna	6,00*	Zweiglinie zum Landungsplatze an der Duna.
Chemin de fer central sibérien:		*Mittel-Sibirische Bahn:*
Tronçon Krasnoïarsk-Irkoutsk	1004,50*	Teilstrecke Krasnojarsk-Irkutsk.
Embranchement sur le débarcadère du fleuve Iénissei	2,50*	Zweiglinie zum Landungsplatze am Flusse Jenissei.
Chemin de fer de l'Oussouri:		*Ussuri-Bahn:*
Tronçon Vladivostok-Khabarovsk	718,00*	Teilstrecke Wladiwostok-Chabarowsk.
» sur le débarcadère du fleuve Amour	5,50*	» z. Landungsplatz am Fluss Amur.
Total de B 2	3969,55	In Summa B 2.
3. Dépendant de l'administration militaire.		**3. Vom Militärressort.**
Chemin de fer militaire transcaspien:		*Transkaspische Militärbahn:*
Tronçon Merv-Iolotan	60,00*	Teilstrecke Merw-Jolotan.
» Iolotan-Sary	100,00*	» Jolotan-Ssary.
» Sary Iasy - Kouchka	135,00	» Ssary Jasy-Kuschka.
Total de B 3	295,00	In Summa B 3.
4. Administrés par les compagnies de chemins de fer.		**4. Von Eisenbahngesellschaften.**
Chemin de fer Vladicaucase:		*Wladikawkaser Bahn:*
Tronçon Tikhoretskaia-Volchskaia	505,00*	Teilstrecke Tichoretzkaja-Wolschskaja.
» Pétrovsk-Derbent	121,00	» Petrowsk-Derbent.
Embranchement d'Ekaterinodar	4,79	Ekaterinodarsker Zweiglinie.
Tronçon Derbent-Balandchary	216,00	Teilstrecke Derbent-Balandschary.
Chemin de fer d'Irinov:		*Irinower Bahn:*
Tronçon Porochowyie - Koltouchi (à voie étroite)	9,00	Teilstrecke Porochowyje-Koltuschi (schmalspurig).
» station Okhta - rive de la Néva (à voie étroite)	0,58*	» Station Ochta-Ufer Newa (schmalspurig).
Chemin de fer Moscou-Vindau-Rybinsk:		*Moskau-Windau-Rybinsker Bahn:*
Tronçon Moscou Velikié Luki - Kreuzbourg	768,00	Teilstrecke Moskau Welikije Luki-Kreuzburg.
» Toukoum-Vindau	104,00	» Tuckum-Windau.
» Dno (tronçon Bologoie-Pskov) - Sokolniki (ligne Moscou-Vindau) .	160,00	» Dno (Teilstr. Bologoje-Pskow)-Ssokolniki (Moskau-Windauer Linie).
» Savelino-Krassny-Kholm	35,00	» Sawelino-Krassny-Cholm.
Chemin de fer Moscou-Kiew-Voronèje:		*Moskau-Kiew-Woronescher Bahn:*
Tronçon Moscou - Maloiaroslavetz - Kalouga-Souchounitchi-Briansk	365,00	Teilstrecke Moskau-Malojaroslawetz-Kaluga-Suchunitschi-Brjansk.
» Okhatchevka-Kolpny (à voie étroite)	54,50	» Ochatschewka - Kolpny (schmalspurig).
» Koursk - Most (pont) sur la rivière Seim	9,00	» Kursk-Most (Brücke) über den Fluss Seim.

Digitized by Google

	Verstes. Werst.	
Raccordement des lignes Lgov-Briansk et Koursk-Kiev	4,50	Verbindung der Lgow-Brjansker und Kursk-Kiewer Linie.
Chemin de fer Moscou-Kazan:		*Moskau-Kasaner Bahn:*
Tronçon Sysrane-Batraki	15,85	Teilstrecke Sysran-Batraki.
» Simbirsk-Volga (fleuve)	9,80	» Simbirsk-Wolga (Fluss).
Chemin de fer Moscou-Iaroslav-Arkhangel:		*Moskau-Jaroslaw-Archangelsker Bahn:*
Raccordement de la voie ferrée d'alimentation de Teikov avec l'embranchement Iouriev-Polsk	77,00	Verbindung der Teikowsker Anfuhrbahn mit der Jurjew-Polsker Zweiglinie.
Tronçon Moscou-Dmitrov-Savelovo . . .	125,00	Teilstrecke Moskau-Dmitrow-Sawelowo.
Chemin de fer Riazan-Oural:		*Rjasan-Uralsker Bahn:*
Tronçon Oural-Oural (fleuve)	7,22	Teilstrecke Uralsk-Ural (Fluss).
» Paveletz-Mikhaïlov-Kachira-Moscou et embranchement sur Venev .	289,00	» Paweletz - Michailow - Kaschira - Moskau mit einer Zweiglinie nach Wenew.
Dankov-Smolensk et embranchements . .	521,00	Dankow-Smolensk mit Zweiglinien.
Krassnoslobodsk-Inchavino	39,00	Krassnoslobodsk-Inschawino.
Chemins de fer du sud-est:		*Südostbahnen:*
Tronçon Popassnaia-Nikitovka (à deux voies)	43,00	Teilstrecke Popassnaya-Nikitowka (mit zwei Geleisen).
» Kolpakovo-Pervosvanovka . . .	32,00	» Kolpakowo-Perwoswanowka.
» Sverevo-Krivomousginskaia . . .	319,20	» Swerewo-Kriwomusginskaja.
Ire Société des voies ferrées d'alimentation:		*I. Gesellschaft der Anfuhrbahnen:*
Tronçon Iourkovka - Iampol (à voie étroite)	73,00	Teilstrecke Jurkowka-Jampol (schmalspurig).
» Roudnitza-Olviopol et embranchement sur l'usine Berchadsk (à voie étroite)	188,66*	» Rudnitza - Olwiopol mit einer Zweiglinie zur Berschadsker Fabrik (schmalspurig).
Embranchement (à voie étroite) sur l'usine Mogiliansk	3,60	Zweiglinie (schmalspurig) zur Mogiljansker Fabrik.
Tronçon Berditchev - Ianov et embranchement (à voie étroite)	112,00	Teilstrecke Berditschew-Janow mit Zweiglinie (schmalspurig).
Société moscovite pour la construction et l'exploitation des voies ferrées d'alimentation:		*Moskauer Gesellschaft für die Erbauung und Exploitierung von Anfuhrbahnen:*
Tronçon Riazan (rive gauche de la rivière Oka)-Agrafenina - Poustoch - Solodtje - Spass-Klepiki (à voie étroite) . .	61,00*	Teilstrecke Rjasan (link. Ufer d. Flusses Oka)-Agrafenina-Pustosch-Solodtsche-Spass-Klepiki (schmalspurig).
» Spass-Klepiki-Toumy (à voie étroite)	21,00*	» Spass-Klepiki-Tumy (schmalsp.).
Société du chemin de fer Libau-Hasenpot:		*Gesellschaft der Libau-Hasenpother Bahn:*
Tronçon Libau-Hasenpot (à voie étroite) .	45,00	Teilstrecke Libau-Hasenpoth (schmalspurig).
Société de la voie ferrée d'aliment. d'Orekhov:		*Gesellschaft der Orechower Anfuhrbahn:*
Tronçon Orekhovo (ligne de M.-Nijni)-Uliinski-Pogost (à voie étroite)	37,00*	Teilstrecke Orechowo (M.-Nischnyer B.)-Uljinski-Pogost (schmalspurig).
Société de la voie ferrée d'alimentation de Starodoub:		*Gesellschaft der Staroduber Anfuhrbahn:*
Tronçon Starodoub-Ounetcha (à voie étroite)	33,00*	Teilstrecke Starodub-Unetscha (schmalspurig.)
Total de B 4	4408,70	Summa B 4.

Digitized by Google

	Verstes-Werst	
Total des voies ferrées en construction sous la surveillance du ministère des voies de communication (B)	10 140,20	Summa der im Bau begriffenen Eisenbahnen unter Aufsicht des Ministeriums der Verkehrsanstalten (B).
En outre, les chemins de fer finlandais:		*Ausserdem Finnländische Eisenbahnen:*
Tronçon Abo-Karis	106,54	Teilstrecke Abo-Karis.
» Filpoula-usine Mente (à voie étroite), appartenant à une société privée	6,48	» Filpula - Fabrik Mente (schmalspurig), einer Privatgesellschaft gehörig.
» Kumi-usine Karchoula (à voie étroite), appartenant à une société privée	4,49	» Kümi-Fabrik Karchula (schmalspurig), einer Privatgesellschaft gehörig.
» Kuopio-Issalmi	79,99	» Kuopio-Issalmi.
» Koviioki-Niukarlebiu (à voie étroite), appartenant à une société privée	11,25	» Kowijoki - Njukarlebju (schmalspurig), einer Privatgesellschaft gehörig.
» Jukeloinen-Friedrichsham appartenant à une société privée . . .	25,26	» Jukeloinen-Friedrichsham, einer Privatgesellschaft gehörig.
	234,01	
C. Chemins de fer concédés.		**C. Bahnen, deren Bau bewilligt ist.**
1. Chemins de fer de l'état.		1. Staatsbahnen.
Chemin de fer Perm-Tioumène:		*Perm-Tjumener Bahn:*
Tronçon de la station de Lisva à la fabrique de Lisva	20,14	Teilstrecke Station Lyswa - Lyswensche Fabrik.
Chemin de fer Kharkov-Nicolaiev:		*Charkow-Nicolajewer Bahn:*
Tronçon Piatikhatka-Koristovka	80,00	Teilstrecke Pjatichatka-Koristowka.
Total de C 1	100,14	Summa C 1.
2. Chemin de fer de l'Est chinois.		2. Chinesische Ostbahn.
Tronçon Nikolskoie (chemin de fer de l'Oussouri)-frontière chinoise	95,00	Teilstrecke Nikolskoje (Ussuri-Bahn)-Chinesische Grenze.
Total de C 2	95,00	Summa C 2.
3. Compagnies de chemins de fer et entrepreneurs privés.		3. Eisenbahngesellschaften und Privatunternehmer.
Compagnie du chemin de fer Bielgorod-Soumsk:		*Gesellschaft der Bjelgorod-Ssumsker Bahn:*
Tronçon Bielgordd-Soumy	145,00	Teilstrecke Bjelgorod-Ssumy.
Chemins de fer du sud-est:		*Südostbahnen:*
Tronçon Krestnaia-Bokovskiia et vers les gisements de minerais de Khrustalin	26,65	Teilstrecke Krestnaja-Bokowskija und zu den Chrustalinschen Erzlagern.
Chemin de fer Moscou-Kiev-Voronèje:		*Moskau-Kiew-Woronescher Bahn:*
Tronçon-Kiev-Poltava	328,00	Teilstrecke Kiew-Poltawa.
Chemin de fer Moscou-Vindau-Rybinsk:		*Moskau-Windau-Rybinsker-Bahn:*
Tronçon Dno-St-Pétersbourg	50,00	Teilstrecke Dno-St. Petersburg.
» Sokolniki-Vitebsk	137,00	» Sokolniki-Witebsk.
» Kreuzbourg-Toukoum	160,00	» Kreuzburg-Tuckum.

Digitized by Google

	Verstes. Werst.	
Chemin de fer Moscou-Kazan:		*Moskau-Kasaner Bahn:*
Tronçon Romodanovo-Nijni-Novgorod . .	293,00	Teilstrecke Romodanowo-Nischni-Nowgorod.
» Semetchino-Koustarevka	94,00	» Ssemetschino-Kustarewka.
Chemin de fer Vladicaucase:		*Wladikawkaser Bahn:*
Tronçon Kavkaskaia-Ekaterinodar. . . .	127,00	Teilstrecke Kawkaskaia-Jekaterinodar.
Compagnie du chemin de fer Primorsk-St-Pétersbourg-Sestrorezk:		*Gesellschaft der Primorsk-St. Petersburg-Ssestrorezker Bahn:*
Embranchements de Sestrorezk: à la fabrique d'armes, au rivage, aux bains et aux villas	5,00	Zweiglinien in Ssestrorezk: Zur Gewehrfabrik, zum Strande, zum Kurorte und zu den Villen.
Société de la voie ferrée d'alimentation de Novosybkov:		*Gesellschaft der Nowosybkower Anfuhrbahn:*
Tronçon Novosybkov-Novgorod-Seversk .	110,00	Teilstrecke Nowosybkow-Nowgorod-Ssewersk.
Embranchement de Desna (fleuve) . . .	8,50	Zweiglinie zur Desna (Fluss).
Chemin de fer de Tomachev:		*Tomaschewer Bahn:*
Tronçon Kholm-M.Belshez avec l'embranchement de Liublin	180,00	Teilstrecke Cholm-M. Belshez mit einer Zweiglinie nach Ljublin.
1re Société des voies ferrées d'alimentation:		*Erste Gesellschaft der Anfuhrbahnen:*
Tronçon Svenziany-Poneviesh avec l'embranchement de la ville de Vilkomir (à voie étroite).	172,60	Teilstrecke Swenzjany-Ponewjesh, mit einer Zweiglinie zur Stadt Wilkomir (schmalspurig).
» Kalinovka-Gaivoron (à voie étroite)	202,50	» Kalinowka-Gaiworon (schmalspurig).
Embranchement de la fabrique Stepanov à la station de Vinniza (à voie étroite)	17,50	Zweiglinie Stepanowsche Fabrik-Station Winniza (schmalspurig).
Embranchement de Rasjesd (point d'évitement) Tchetchelnik à la propriété de Tchetchelnik	13,00	» Rasjesd (Ausweichstelle) Tschetschelnik-Gut Tschetschelnik.
Tronçon Fellin-Réval avec l'embranchement de Weissenstein (à voie étroite) .	158,00	Teilstrecke Fellin-Reval, mit einer Zweiglinie nach Weissenstein (schmalspurig).
Compagnie de la voie ferrée d'alimentation de Ialta-Bachtchissarai:		*Gesellschaft der Jalta-Bachtschissaraisk Anfuhrbahn:*
Tronçon Ialta-Bakhtchissarai (à voie étroite, 32,5 verstes à crémaillère) . .	68,00	Teilstrecke Jalta-Bachtschissarai (schmalspurig, 32,5 Werst Zahnradbahn).
Société des voies ferrées d'alimentation livoniennes:		*Gesellschaft der Livländischen Anfuhrbahnen:*
Tronçon propriété Marienbourg-station de Walk-propriété vieux Schwanenbourg-station de Stockmannshof avec un embranchement (à voie étroite)	195,00	Teilstrecke Gut Marienburg-Station Walk-Gut Schwanenburg-Station Stockmannshof mit einer Zweiglinie (schmalspurig).

Digitized by Google

Entreprises privées:	Verstes. Werst.	*Privatunternehmer:*
Tronçon Batoum-Kopandibi (à voie étroite)	10,00	Teilstrecke Batum-Kopandibi (schmalspurig).
» Varsovie-Iablonna avec un embranchement (à voie étroite) . .	22,00	» Warschau-Jablonna mit einer Zweiglinie (schmalspurig).
» Varsovie-Vaver (à voie étroite) .	10,00	» Warschau-Wawer (schmalspurig).
» de la propriété Zirkvali à la station de Tchiatoury (à voie étroite) .	7,00	» Gut Zirkwali—Station Tschiatury (schmalspurig).
» de la propriété Perevissi à la station de Tchiatoury (à voie étroite) .	15,00	» Gut Perewissi—Station Tschiatury (schmalspurig).
» de la station de Perevi à la propriété Satcheri (à voie étroite) . . .	18,00	» Station Perewi—Gut Ssatscheri (schmalspurig).
Total de C 3	2572,75	Summa C 3.
Total des chemins de fer soumis à la surveillance du ministère des voies de communication dont la construction est concédée (C)	2767,89	Summa der Eisenbahnen unter Aufsicht des Ministeriums der Verkehrsanstalten, deren Bau bewilligt ist (C).

II.

De l'exploitation des chemins de fer russes en 1896.

Comp. Statistitschesky Sbórnik Ministérstwa Putéj Ssoobschtschénija. Wüi'pussk 53. Sswjédenija v Shelijésnuch dorógach sa 1896. St-Pétersbourg 1898. — Recueil statistique du ministère des voies de communication, 53e fascicule. Renseignements sur les chemins de fer pour l'année 1896. St-Pétersbourg 1898.

I. Le réseau des chemins de fer.

La *longueur construite* des lignes de chemins de fer et des embranchements (non compris les chemins de fer d'Irinov, St-Pétersbourg-Sestroretz, de la Première société des voies ferrées d'alimentation, de Zarsko-Selo, et les chemins de fer finlandais et transcaspien) était à la fin de l'année 1896[1]) de 34 732 verstes.

Les lignes principales	avaient: verstes	34 092	Werst entfielen auf die Hauptlinien,
Les lignes d'embranchement	» »	640	» » auf die Zweigbahnen,
Les tronçons à double voie (soit 21,3 %)	»	7 606	» betrug die Länge der zweigleisigen Strecken, d. h. 21,3 %.

La *longueur exploitée*[2]) des chemins de fer ouverts au trafic général comprenait, à la fin de 1896, 38 962 verstes.

[1]) Comp. renseignements sur les chemins de fer pour l'année 1895, St-Pétersbourg 1897.

[2]) Comp. les communications B. 1897 p. 402.

II.

Von dem Betrieb der russischen Eisenbahnen im Jahre 1896.

Vergl. Statistitschesky Ssbórnik Ministérstwa Putéj Ssoobschtschénija. Wüi'pussk 53. Sswjédjenija v Shelijésnuch dorógach sa 1896. St. Pétersburg 1898. — Statistische Sammlung des Ministeriums der Verkehrsanstalten. 53. Lieferung. Nachrichten über die Eisenbahnen für das Jahr 1896. St. Petersburg 1898.

I. Das Eisenbahnnetz.

Am Schlusse des Jahres 1896[1]) betrug die *Baulänge* der Eisenbahnlinien und der Zweigbahnen (mit Ausschluss der Irinowsker, St. Petersburg-Sestrorjetzer Eisenbahn, der Ersten Gesellschaft der Anfuhrbahnen und der Zarsko-Sselo Eisenbahn, sowie der finnländischen und transkaspischen Eisenbahnen) 34 732 Werst.

Die *Betriebslänge*[2]) der dem allgemeinen Verkehr geöffneten Eisenbahnen betrug am Schlusse des Jahres 1896 38 962 Werst.

[1]) Vergl. Nachrichten über die Eisenbahnen für das Jahr 1895. St. Petersburg 1897.

[2]) Vergl. die Mitteilungen Z. 1897 S. 402.

Digitized by Google

Etaient placées sous la direction ou la surveillance du ministère des voies de communication, verstes . . . . . 35 300 Werst standen unter der Leitung beziehungsweise Aufsicht des Ministeriums der Verkehrsanstalten,

Etaient placées sous la direction du ministère de la guerre (chemin de fer transcaspien), verstes 1 418 Werst unter der Leitung des Kriegsministeriums (transkaspische Eisenbahn), und

et étaient situées dans le grand-duché de Finlande, verstes . . . . . 2 244 Werst liegen im Grossfürstentum Finnland.

Des 35 300 verstes dont la direction immédiate et la surveillance incombent au ministère des voies de communication, il y avait:

Von den unter der direkten Leitung und Aufsicht des Ministeriums der Verkehrsanstalten stehenden 35 300 Werst befanden sich

Administrées par l'état, verstes . . . . . 22 851[1]) Werst in Staatsverwaltung, und

Administrées par des compagnies privées, verstes 12 449[1]) » » Privatverwaltung.

Le développement du *réseau placé sous la direction et la surveillance du ministère des voies de communication*, pendant la période décennale 1887/96, ressort du tableau ci-dessous:

Die Entwicklung des *unter der Leitung und Aufsicht des Ministeriums der Verkehrsanstalten stehenden Eisenbahnnetzes* in der zehnjährigen Periode 1887/96 ergibt sich aus nachstehender Tabelle:

A la fin de l'année *Am Schlusse des Jahres*	il y avait en exploitation *waren im Betrieb*	dont chemins de fer privés *davon Privatbahnen*	chemins de fer de l'état *Staatsbahnen*	L'accroissement du réseau de l'état fut de *Das Staatsbahnnetz ist gewachsen um*
	Verstes — *Werst*	Verstes — *Werst*	Verstes — *Werst*	Verstes — *Werst*
1887	25 276	20 785	4 491	1 081
1888	26 113	20 986	5 129	634
1889	26 539	18 897	7 642	2 513
1890	27 238	19 231	8 007	365
1891	27 361	17 384	9 977	1 930
1892	27 814	17 521	10 293	316
1893	29 394	16 966	12 428	2 135
1894	31 219	14 353	16 866	4 438
1895	33 105	12 702	20 403	3 537
1896	35 300	12 449	22 851	2 448

II. Capital d'établissement.

Le capital dépensé pour la construction et le matériel des lignes placées sous la direction ou la surveillance du ministère des voies de communication, y compris les pertes subies lors de la réalisation du capital de fondation et de l'augmentation de ce dernier par suite de conversions, s'élevait à la fin de chacune des années ci-dessous, aux chiffres suivants:

[1]) Les chiffres qui figurent B. 1897 p. 403 doivent en conséquence être rectifiés.

II. Anlagekapital.

Das auf den Bau und die Ausrüstung der unter der Leitung, beziehungsweise der Aufsicht des Ministeriums der Verkehrsanstalten stehenden Eisenbahnen verwendete Kapital belief sich, mit Einbeziehung der auf der Realisierung des Grundkapitals erlittenen Verluste und der Erhöhung desselben infolge von Konversionen, je am Ende der unten angegebenen Jahre auf folgende Summen:

[1]) Die Z. 1897 S. 403 angegebenen Ziffern werden hiernach zu berichtigen sein.

Digitized by Google

	1892		1893		18
	Roubles métal *Metallrubel*	Roubles crédit *Kreditrubel*	Roubles métal *Metallrubel*	Roubles crédit *Kreditrubel*	Roubles métal *Metallrubel*
	Milliers de roubles — *In Tausenden*				
Capital de fondation et capital complémentaire :					
a) actions d'une valeur nominale de . .	235 562	136 642	235 417	133 669	149 353
b) obligations d'une valeur nominale de .	1 328 751	198 073	1 323 319	369 004	1 560 861
Ensemble	1 564 313	334 715	1 558 736	502 673	1 710 214
Avances de fonds pour la construction, consenties par le gouvernement et ne rentrant pas dans le capital de fondation	50 418	222 563	56 285	238 031	11 087
Dépenses portées au compte des dépenses de l'exploitation des chemins de fer. .	—	16 725	—	15 001	—
Dépenses résultant des fonds de réserve et de renouvellement ainsi que des capitaux des chemins de fer	—	65 444	—	61 427	—
Ensemble	1 614 731	639 447	1 615 021	817 132	1 721 301
	Participation de l'Etat dans le *Bei vorstehendem Anlagekapital war*				
Garantie d'intérêt et d'amortissement :					
a) des actions.	215 942	91 812	193 846	88 779	113 024
b) des obligations	287 971	37 574	297 934	195 874	485 239
Obligations consolidées, restées aux mains du gouvernement	1 005 421	155 407	993 569	170 595	1 035 775
Avances de fonds pour la construction, consenties par le gouvernement . . .	50 418	222 563	56 268	238 032	11 087
Subsides non remboursables accordés par le gouvernement	—	12 532	—	12 532	—
Ensemble	1 559 752	519 888	1 541 617	705 812	1 645 125
Convertis en roubles-métal	1 milliard 889 millions *1 Milliarde 889 Millionen*		2 milliards 6 millions *2 Milliarden 6 Millionen*		2 milliards *2 Milliarden*

La participation de l'état aux frais de construction et de matériel du réseau des chemins de fer s'éleva ainsi à la fin de 1892 à 93 % et

Die Beteiligung des Staates an den Kosten für den Bau und die Ausrüstung des Eisenbahnnetzes belief sich somit am Ende des Jahres 1892 auf

Digitized by Google

94	1895		1896		
Roubles crédit *Kreditrubel*	Roubles métal *Metallrubel*	Roubles crédit *Kreditrubel*	Roubles métal *Metallrubel*	Roubles crédit *Kreditrubel*	
Milliers de roubles — *In Tausenden*					
					Grund- und Ergänzungskapital:
121 996	99 466	48 646	86 965	63 310	*a)* Aktien im Nennbetrage von
484 315	1 611 900	638 130	1 673 169	681 009	*b)* Obligationen im Nennbetrage von
606 311	1 711 366	686 776	1 760 134	744 319	Zusammen.
299 135	10 199	308 097	10 199	339 575	Im Grundkapital nicht inbegriffene Baudarlehn der Regierung.
15 001	—	18 807	—	9 351	Auf die Betriebsausgaben der Bahnen verrechnete Ausgaben.
61 300	—	65 610	—	57 947	Ausgaben aus dem Reserve- u. Erneuerungsfonds und aus den Kapitalien der Bahnen.
981 747	1 721 565	1 079 290	1 770 333	1 151 192	Zusammen.
capital d'établissement ci-dessus: *der Staat in folgender Weise beteiligt:*					
					Garantie für Verzinsung und Tilgung von:
80 660	63 688	30 693	63 688	30 693	*a)* Aktien.
299 749	830 852	482 065	205 083	347 849	*b)* Obligationen.
182 031	744 687	153 528	1 431 995	333 068	In den Händen der Regierung verbliebene consolidierte Obligationen.
299 134	10 199	308 098	10 199	339 575	Baudarlehen der Regierung.
12 532	—	12 532	—	12 532	Nicht zurückzuerstattende Hülfsbeiträge der Regierung.
874 106	1 649 426	986 916	1 710 965	1 063 717	Zusammen.
236 millions *236 Millionen*	2 milliards 307 millions *2 Milliarden 307 Millionen*		2 milliards 407 millions *2 Milliarden 407 Millionen*		Umgerechnet in Metallrubel.

atteignit 94 % en 1893 et 1894, et en 1895 et 1896 95 % du capital d'établissement total.

93 % uud stieg während der Jahre 1893 und 1894 auf 94 % und in den Jahren 1895 und 1896 auf 95 % des gesamten Anlagekapitals.

Digitized by Google

Du fait de la garantie accordée aux actions et aux obligations,

Auf Grund der für Aktien und konsolidierte Anleihen übernommenen Garantie

	l'état a versé pour les chemins de fer *hat der Staat für die Eisenbahnen bezahlt*		les chemins de fer étaient débiteurs envers l'état de *schuldeten die Eisenbahnen an den Staat*		
	Roubles métal *Metallrubel*	Roubles crédit *Kreditrubel*	Roubles métal *Metallrubel*	Roubles crédit *Kreditrubel*	
1892 . . .	62 539 000	17 666 000	21 682 000	908 784 000	1892
1893 . . .	62 194 000	26 032 000	14 834 000	817 353 000	1893
1894 . . .	70 343 000	23 946 000	—	477 455 000	1894
1895 . . .	69 646 000	21 330 000	—	361 455 000	1895
1896 . . .	71 530 000	32 497 000	—	160 404 000	1896

Les fonds de réserve et de renouvellement des compagnies privées se composaient de:

Die Reserve- und Erneuerungsfonds der Privatbahnen betrugen:

	Roubles métal *Metallrubel*	Roubles crédit *Kreditrubel*	
en 1892 . . .	324 000	17 338 000	im Jahr 1892
en 1893 . . .	320 000	15 811 000	im Jahr 1893
en 1894 . . .	—	7 202 000	im Jahr 1894
en 1895 . . .	—	6 301 000	im Jahr 1895
en 1896 . . .	—	4 726 000	im Jahr 1896

La réduction des dettes des compagnies envers l'état ainsi que celle de leurs réserves proviennent essentiellement du passage à l'état d'un certain nombre de chemins de fer et du règlement des comptes y relatifs.

Die Reduktion der Schulden an den Staat wie auch der Reserve- und Erneuerungsfonds dürfte im wesentlichen auf den Übergang einer Anzahl Eisenbahnen an den Staat und die damit verbundene Verrechnung zurückzuführen sein.

III. Etat et parcours du matériel roulant.

A. Matériel roulant.

1° *Locomotives.* A la fin de 1897 [1]), leur nombre s'élevait à 9276 ou à 0,25 par verste (en 1895: 8123 et en 1893: 7333), savoir:

affectées au service des voyageurs et des marchandises 1998
affectées au service des marchandises . . . 6992
» » » » stations 286

L'âge moyen des locomotives servant à l'exploitation fut en 1897 de 17 ans (1895: 18,8 ans); réparties par périodes, nous trouvons de 1850 à 1860: 210 locomotives; 1861 à 1870: 1747, 1871 à 1880: 3461, 1881 à 1890: 1181, et 1891 à 1897: 2677.

[1]) Le rapport officiel ne renferme aucune donnée sur l'état des locomotives à la fin de l'année 1896.

III. Stand des Rollmaterials und Leistungen desselben.

A. Das Rollmaterial.

1. *Lokomotiven* waren am Schlusse des Jahres 1897 [1]) 9276 oder circa 0,25 pro Werst vorhanden: (1895: 8123; 1893: 7333), und zwar:

für Personen- und Güterzugdienst.
» Güterzugdienst und
» Stationsdienst.

Das durchschnittliche Alter der im Betriebe befindlichen Lokomotiven beträgt für 1897: 17 Jahre (1895: 18,8 Jahre) und zwar stammen aus den Perioden 1850—1860: 210, 1861—1870: 1747, 1871—1880: 3461, 1881—1890: 1181, und 1891—1897: 2677 Lokomotiven.

[1]) Der amtliche Bericht enthält keine Angaben über den Bestand der Lokomotiven zu Ende des Jahres 1896.

Digitized by Google

Parmi les locomotives du service des voyageurs et des marchandises (1898), 1468 étaient munies d'appareils à freins continus, savoir:

Von den Lokomotiven für Personen- und Güterzugsdienst (1898) waren 1468 Stück für durchgehende Bremsvorrichtung eingerichtet und zwar:

freins Westinghouse . . .	1094	für die Westinghousebremse.
» Hardy	159	» » Hardybremse.
» Wenger	108	» » Wengerbremse und
» d'autres systèmes . .	107	» andere Systeme.

870 locomotives portaient des tachymètres.

Mit Schnelligkeitsmessern waren 870 Lokomotiven ausgerüstet.

Le poids des 9276 locomotives avec les essieux et les roues, mais sans eau ni combustible était de . . . . . 340 256 tonnes.

Une locomotive pesait donc en moyenne . . . . . 36,6 »

Un essieu portait donc en moyenne . . . . . 10,4 »

Il y avait 8797 tenders pesant avec les essieux et les roues, mais sans eau ni combustible . . . . . 118 352 tonnes.

Soit, par tender, un poids moyen de . . . . . 13,5 »

et par essieu, un poids moyen de 4,5 »

Das Gewicht der 9276 Lokomotiven mit Achsen und Rädern, jedoch ohne Wasser und Heizmaterial, betrug . . . . . 340 256 Tonnen.

Auf eine Lokomotive entfielen durchschnittlich . . . . . 36,6 »

Auf eine Achse entfielen durchschnittlich . . . . . 10,4 »

Tender waren 8797 vorhanden, deren Gewicht mit Achsen und Rädern, jedoch ohne Wasser und Heizmaterial . . . . 118 352 Tonnen betrug.

Auf einen Tender entfielen durchschnittlich . 13,5 » Gewicht.

Auf eine Achse entfielen durchschnittlich . 4,5 » »

2° *Voitures à voyageurs.* A la fin de l'année 1896 elles étaient au nombre de 10 075 (0,92 essieu par verste).

Ces voitures à voyageurs se répartissent ainsi qu'il suit:

2. *Personenwagen* sind am Schlusse des Jahres 1896 10 075 (0,92 Achse pro Werst) vorhanden gewesen.

Diese Personenwagen gehören den folgenden Kategorien an:

Voitures	Total *Im ganzen*	Chemins de fer de l'état *auf Staatsbahnen*	Compagnies privées *auf Privatbahnen*	*Wagen*
Voitures impériales . . .	84	80	4	Kaiserliche Wagen.
Wagons-salons et wagons des directions	314	227	87	Salon- und Direktionswagen.
Voitures de Ire cl. . . .	782	536	246	Wagen I. Kl.
» » Ire et IIe cl. .	703	405	298	» I. und II. Kl.
» » IIe cl. . . .	1555	1086	469	» II. Kl.
» » IIe et IIIe cl. .	229	160	69	» II. und III. Kl.
» » IIIe cl. . . .	5290	3527	1763	» III. Kl.
» » Ire, IIe et IIIe cl.	12	7	—	» I., II. und III. Kl.
» » IVe cl. . . .	509	214	295	» IV. Kl.
» cellulaires . . .	272	211	61	» für Arrestanten.
» -ambulance. . .	173	130	43	Sanitätswagen.
» de réserve . . .	196	67	129	Reservewagen.

Digitized by Google

Le nombre des places était de 370 688, savoir:

Die Zahl der vorhandenen Sitzplätze belief sich auf 370 688, davon:

	Total	Chemins de fer de l'état *Staatsbahnen*	Chemins de fer privés *Privatbahnen*	
dans les voitures de Ire classe	23 321	14 976	8 345	in den Wagen I. Klasse.
» » » » IIe »	63 654	42 144	21 510	» » » II. »
» » » » IIIe »	228 930	155 579	73 351	» » » III. »
» » » » IVe »	21 323	10 450	10 873	» » » IV. »
» » » -cellulaires	11 146	8 918	2 228	» » Arrestantenwagen.
» » » -ambulance	336	206	130	» » Sanitätswagen.

Quant aux fourgons postaux, leur nombre, à la fin de 1896, était de 361; il y avait, en outre, 1050 fourgons à bagages.

Postwagen waren am Schlusse des Jahres 1896 361 vorhanden; Gepäckwagen 1050.

Parmi les voitures à voyageurs, étaient munies:

Von den Personenwagen waren ausgerüstet:

d'appareils à freins continus	4404	mit durchgehenden Bremsvorrichtungen.
de conduites pour un freinage continu	4009	» Rohrleitungen für durchgehendes Bremsen.
de freins à main	5950	» Handbremsen.
de tachymètres	112	» Schnelligkeitsmessern.

3° Le nombre total des *fourgons à bagages* et des *wagons à marchandises* était, à la fin de 1896, de 195 195 (11,80 par verste): il y avait entre autres:

3. Die Zahl der *Gepäck- und Güterwagen* zusammen belief sich am Schlusse des Jahres 1896 auf 195 195 (11,80 pro Werst). Davon waren:

	Total	Chemins de fer de l'état *Auf Staatsbahnen*	Compagnies privées *Auf Privatbahnen*	
Wagons à marchandises couverts	127 381	80 674	46 707	Bedeckte Güterwagen.
Wagons à marchandises à parois demi-hautes	15 494	8 743	6 751	Halbhohe Güterwagen.
Wagons-plates-formes	24 343	16 488	7 855	Plattformwagen.
Wagons spéciaux, savoir:				Specialwagen, nämlich:
Wagons-citerne	15 752	8 121	7 631	Cisternenwagen.
Trucks	1 817	1 575	242	Trucks.
Wagons pour longs bois	3 655	1 617	2 038	Langholzwagen.
Wagons pour matières explosibles	465	369	96	Wagen für explosive Stoffe.
Wagons à bestiaux et wagons-écuries	1 256	998	258	Wagen für Vieh und Pferde.
Wagons pr d'autres marchandises	3 420	2 595	825	Wagen für andere Güter.

La capacité de chargement des wagons à marchandises était au total de 135 118 472 pouds, soit de 692,22 pouds en moyenne par wagon.

Die Tragfähigkeit der Güterwagen betrug im ganzen 135 118 472 Pud, oder durchschnittlich 692,22 Pud pro Wagen.

Parmi les wagons à marchandises, il y en avait:

Von den Güterwagen waren ausgerüstet:

avec appareils à freins continus	20	mit durchgehenden Bremsvorrichtungen.
» conduites pour freins continus	239	» Rohrleitungen für durchgehende Bremsen.
» freins à main ordinaires	43 940	» gewöhnlichen Handbremsen.

Digitized by Google

En ce qui concerne le mode de chauffage des locomotives, 24,1 % étaient aménagées pour brûler du bois, 40,3 % de l'anthracite ou de la houille; un peu moins de 0,1 % pour brûler de la tourbe et 35,6 % du naphte.

Le coût du combustible représentait environ 9,1 % des dépenses totales de l'exploitation.

Für Holzfeuerung waren 24,1 %, für Anthracit- oder Kohlenfeuerung 40,3 %, für Torffeuerung weniger als 0,1 %, und für Naphthafeuerung 35,6 % der Lokomotiven eingerichtet.

Die Kosten des Heizmaterials betrugen 9,1 % der gesamten Betriebsausgaben.

B. Parcours du matériel roulant.

En 1896, il a été effectué 190 160 693 verstes de trains, soit en moyenne 5729 par verste de ligne.

Les verstes de locomotives se sont élevées à 266 047 741, dont 205 389 812 pour la traction des trains, et le reste représentant les parcours à vide, etc.

Les parcours en verstes d'essieu de wagon furent les suivants:

B. Leistungen.

Im Jahr 1896 wurden 190 160 693 Zugwerste gefahren; durchschnittlich 5729 auf jeden Bahnwerst.

Lokomotivwerst wurden im ganzen 266 047 741 zurückgelegt; davon 205 389 812 vor den Zügen, der Rest als Leerfahrten u. drgl.

Wagenachswerste wurden geleistet:

	total *im ganzen*	%	par verste de longueur exploitée *pro Werst Betriebslange*	
parcours des voitures à voyageurs	1 725 833 000	17	55 333	von den Personenwagen
parcours des wagons à marchandises	9 029 551 000	83	289 502	von den Güterwagen.

Un train se composait en moyenne de 56,80 essieux, chiffre qui est resté à peu près constant pendant la décade, puisque les chiffres extrêmes ont été (1887) de 53,54 et (1895) de 57,18.

Le rapport entre le nombre des trains de voyageurs et des trains de marchandises a toujours varié depuis 1887 entre 16 et 17 % pour les premiers et 83 et 84 % pour les seconds.

Zum Bestande eines Zuges gehörten durchschnittlich 56,80 Achsen; ein Verhältnis, welches sich im Laufe des vergangenen Jahrzehnts annähernd gleich geblieben ist, sofern die geringste durchschnittliche Achsenzahl pro Zug während dieser Zeit (1887) 53,54 und die grösste (1895) 57,18 betrug.

Auch das Verhältnis zwischen der Zahl der Personen- und der Güterzüge hat seit 1887 immer zwischen 16 und 17 % für die erstern und 83 und 84 % für die letztern geschwankt.

IV. Quantités transportées.

A. Mouvement des voyageurs.

IV. Verkehrsquantitäten.

A. Personenverkehr.

Année *Im Jahr*	Voyageurs transportés *Beförderte Personen*	Voyageurs à 1 verste *Durchfahrene Personenwerste* Milliers de verstes *In Tausenden*	Voyageurs à 1 verste par verste de longueur de ligne *Auf 1 Werst Bahnlänge kamen durchschnittlich Personenwerste*	Parcours moyen d'un voyageur *durchschnittlich Durchfuhr eine Person Werste*	Voyageurs transportés en moyenne par essieu de voiture *Durchschnittlich kamen auf eine Pers.-Wagenachse Personen*	Utilisation des places *Ausnützung der Sitzplätze* %
1887 . .	38 159 092	3 741 775	151 000	92,82	4,10	32,96
1888 . .	42 966 255	4 350 769	169 912	101,26	4,51	36,14
1889 . .	45 005 162	4 489 767	170 610	99,76	4,49	36,21
1890 . .	46 504 675	4 699 634	176 155	101,06	4,49	36,12
1891 . .	48 127 281	4 990 443	182 767	103,69	4,46	37,42
1892 . .	49 353 275	5 282 753	192 491	107,04	4,46	37,07
1893 . .	51 523 756	5 339 309	191 600	103,63	4,34	36,17
1894 . .	55 632 235	5 757 991	189 376	108,50	4,30	35,51
1895 . .	60 823 268	7 104 989	225 333	116,81	4,73	38,64
1896 . .	68 347 997	8 065 261	243 003	118,00	4,67	38,53

Digitized by Google

Nombre de billets pris par les voyageurs transportés en 1896:

Ire classe	963 219	I. Klasse
IIe »	6 481 639	II. »
IIIe »	49 328 028	III. »
IVe » (ouvriers et émigrants)	3 796 701	IV. » (Arbeiter und Übersiedler).

Viennent en outre:

Militaires	4 266 490	Militärs
Prisonniers	459 560	Arrestanten
Détenteurs de cartes de libre parcours	2 856 917	Inhaber von Freibilletten
Toucheurs de bestiaux	195 443	Viehbegleiter.

Von den im Jahre 1896 beförderten Personen lösten Fahrkarten:

Dazu kamen ferner:

B. Trafic des marchandises. | **B. Güterverkehr.**

Année *Im Jahr*	Pouds transportés *Beförderte Pud*	Pouds à 1 verste *Durchfahrene Pudwerste*	Pouds à 1 verste par verste de longueur de ligne *Auf 1 Werst Bahnlänge kommen durchschnittlich Pudwerste*	Parcours moyen d'un poud *Ein Pud ist durchschnittlich befördert*	Pouds transportés en moyenne par essieu de wagon à marchandises *Durchschnittlich auf eine Güterwagenachse Pud*	Utilisation de la capacité de chargement *Ausnützung der Tragfähigkeit*
	Milliers de pouds — *In Tausenden*			Verstes — *Werste*	Nombre — *Anzahl*	%
1887	3 644 564	747 619 092	30 170 262	205,13	151,29	50,32
1888	3 779 634	853 489 539	33 331 643	214,46	154,54	51,26
1889	4 185 172	873 673 461	37 002 108	208,75	156,77	51,76
1890	4 179 412	854 035 954	32 011 529	204,34	150,68	49,01
1891	4 309 857	915 031 263	33 511 633	212,31	154,58	49,11
1892	4 485 243	953 105 669	34 729 109	212,50	153,18	47,89
1893	4 846 429	1 030 322 429	36 973 102	212,60	154,31	47,25
1894	5 421 702	1 193 559 036	39 255 354	220,14	158,47	49,19
1895	5 588 537	1 294 332 437	41 049 521	231,60	159,33	47,31
1896	6 145 098	1 429 739 008	43 077 403	236,66	161,88	47,42

La répartition du chiffre total des marchandises transportées en 1896 est la suivante:

Bagages	pouds	13 650 926	Pud	auf Gepäck.
Colis isolés, y compris la grande vitesse	»	38 912 887	»	» Stückgüter, inkl. Eilgüter.
Chiens	nombre	77 862	Stück	» Hunde.
Bestiaux	têtes	1 863 814	»	» Rindvieh.
Chevaux	nombre	202 591	»	» Pferde.
» militaires	»	196 832	»	» » für Militärs.
Autres animaux	»	1 516 829	»	» andere Tiere.
Transports militaires	pouds	16 331 088	Pud	» Militärgut.
Expéditions de service	»	903 594 302	»	» Dienstgut.

Von der im Jahre 1896 beförderten Gesamtmenge der Güter entfielen:

V. Résultats financiers.

Les résultats financiers de l'exploitation des chemins de fer placés sous la direction et la surveillance du ministère des voies de communication pour la décade 1887/96, sont donnés dans le tableau ci-dessous:

V. Finanzielle Ergebnisse.

Die finanziellen Betriebsergebnisse der vom Ministerium der Verkehrsanstalten geleiteten und beaufsichtigten Bahnen waren während des letzten Jahrzehnts folgende:

Digitized by Google

Année	Abs	Recettes brutes		Sub-Ventions		Dépenses Salariales	Dépenses des Entreprises Étatiques
		par tonne de charbon	par tonne de charbon équivalent	par tonne de charbon	par tonne de charbon équivalent		
		Millions de roubles	Roubles	Millions de roubles	Roubles		
1913	. . .	352.987	10.305	2,25	4,10	144.164	208.513
1914	. . .	352.987	10.305	2,25	4,10	144.164	208.513
1915	. . .	382.610	11.243	2,25	4,00	168.932	231.192
1916	. . .	384.511	10.694	2,25	4,20	171.174	232.132
1917	. . .	384.511	10.694	2,25	4,17	171.174	232.132
1918	. . .	391.705	10.954	2,25	4,04	192.192	237.877
1919	. . .	391.705	10.954	2,25	4,04	192.192	237.877
1920	. . .	391.705	10.954	2,25	4,04	192.192	237.877
1921	. . .	392.192	11.416	2,27	3,97	216.165	252.194
1922	. . .	392.192	11.416	2,27	3,97	216.165	252.194

La recette brute par tonne de charbon équivalent est de 11,416 roubles en 1921 supérieure à celle de 1913, et de 3,97 % plus forte que la recette moyenne des industries soumises, par rapport à 1913, la recette a par contre diminué de 2,7 % et 2,1 % respectivement en 1921 et 1922 (1).

Les Rémunérations en demeurent en gênée (1913 gagnaient 164,4 et Ferrer Bakuniqui ne gagnaient deux Dnetchoskie de toutes sides Ivan Ivanovitch, quelque, ne) L'augment de rémunérations ne 2,7 % Ivan, 2,1 % ; ad 1 Magnetchoskie Ivan Ivanovitch Ivan Ivanovitch.

Prévoyancelles des recettes brutes

Année	Abs	Mouvement des recettes brutes		Taux des mouvements des recettes brutes	
		par tonne de charbon	par tonne de charbon équivalent	% par tonne de charbon	% par tonne de charbon équivalent
1913	. . .	43.757	1.211	13,25	16,414
1914	. . .	48.773	1.423	13,10	13,920
1915	. . .	49.837	1.464	13,02	13,020
1916	. . .	49.140	1.365	12,44	12,772
1917	. . .	50.824	1.411	12,72	12,772
1918	. . .	50.512	1.412	12,90	12,900
1919	. . .	53.461	1.494	13,64	13,643
1920	. . .	53.461	1.494	13,64	13,643
1921	. . .	54.194	1.512	13,82	13,820
1922	. . .	63.542	1.696	13,57	13,57

Le mouvement des recettes brutes par tonne de charbon équivalent a été de 1.696 roubles en 1922 et de 13,57 % plus élevé que celui de 1913 (1.211 roubles). Les Prévoyancelles regoit demeurent dans les Ivan Ivanovitch Ivan Ivanovitch Ivan Ivanovitch

ciaux, des transports de matériel roulant et de diverses taxes.

Il a été encaissé en moyenne:

Transporte von Rollmaterial und verschiedenen Gebühren.

Im Durchschnitt wurde eingenommen:

Année — *Jahr*	par voyageur transporté *für 1 beförderten Reisenden*	par voyageur à 1 verste *für 1 Personenwerst*	par poud de marchandises *für 1 Pud Frachtgut*	par poud à 1 verst *für 1 Pudwerst*
1887	114,41 Kop.	1,17 Kop.	5,20 Kop.	0,0253 Kop.
1888	108,85 »	1,08 »	5,28 »	0,0246 »
1889	107,94 »	1,08 »	4,94 »	0,0236 »
1890	106,50 »	1,05 »	4,96 »	0,0243 »
1891	105,60 »	1,02 »	5,03 »	0,0237 »
1892	101,86 »	0,95 »	4,84 »	0,0228 »
1893	103,76 »	1,00 »	4,98 »	0,0234 »
1894	102,92 »	0,99 »	5,01 »	0,0227 »
1885	101,16 »	0,87 »	5,20 »	0,0224 »
1896	96,45 »	0,82 »	5,11 »	0,02195 »

Il résulte du tableau ci-dessus que la recette par voyageur, ainsi que celle par voyageur transporté à une verste diminuent d'année en année; le même fait se produit également aux marchandises pour la recette calculée par poud à une verste, tandis que le produit d'un poud de marchandise, bien qu'inférieur en 1896 à celui de 1895, est cependant plus élevé que le produit moyen de la période décennale.

Die Einnahmen für 1 beförderten Reisenden, wie für 1 Personenwerst nehmen demgemäss ab; die Einnahmen für 1 Pudwerst sinken ebenfalls allmählich, während die Einnahme für 1 Pud Frachtgut schwankt, im Jahre 1896 unter diejenige vom Jahr 1895 sinkt, jedoch die Durchschnittseinnahme der vorhergehenden 10 Jahre übersteigt.

B. Dépenses d'exploitation.

Le tableau ci-dessous renferme les dépenses d'exploitation de l'année 1896, ainsi que leur comparaison avec les six années précédentes:

B. Betriebsausgaben.

Die Verteilung der Betriebsausgaben im Jahre 1896, verglichen mit derjenigen in den vorhergehenden sechs Jahren, stellt sich in folgenden Ziffern dar:

	Année *Jahr*	Total *Im ganzen* (milliers roubles *Tausend Rubel*)	Par verste de longueur de ligne *Auf 1 Werst Bahnlänge* (roubles *Rubel*)	Par verste de train *Auf 1 Zugwerst* (Kop.)	Par verste d'essieu de wagon *Auf 1 Wagenachswerst* (Kop.)	Rapport pour cent aux frais d'exploitation et d'entretien totaux *Prozentverhältnis zu den Betriebs- und Unterhaltungskosten i. ganzen*	
Administration centrale et administration générale locale de l'exploitation	1890	23 330	837	18	0,33	14	Central-Verwaltung u. örtliche allg. Betriebsverwaltung.
	1891	22 989	842	18	0,32	14	
	1892	23 670	862	18	0,32	14	
	1893	25 331	909	18	0,32	14	
	1894	26 661	877	17	0,29	13	
	1895	28 675	909	16	0,29	14	
	1896	32 529	980	17	0,30	14	

Digitized by Google

	Année *Jahr*	Total *Im ganzen*	Par verste de longueur de ligne *Auf 1 Werst Bahnlänge*	Par verste de train *Auf 1 Zugwerst*	Par verste d'essieu de wagon *Auf 1 Wagenachswerst*	Rapport pour cent aux frais d'exploitation et d'entretien totaux *Prozentverhältnis zu den Betriebs- und Unterhaltungskosten i. ganzen*	
		milliers de r. *Tausend Rubel*	roubles *Rubel*	Kop.	Kop.		
Entretien et surveillance de la voie	1890	46 635	1748	37	0,69	29	Bahn-Unterhaltung und Bewachung.
	1891	48 938	1792	38	0,69	29	
	1892	48 307	1760	36	0,65	27	
	1893	51 093	1833	36	0,64	28	
	1894	52 098	1713	32	0,57	26	
	1895	54 593	1731	32	0,55	26	
	1896	57 317	1727	30	0,53	26	
Traction et matériel	1890	59 344	2224	48	0,87	37	Zugförderungs- und Betriebsmitteldienst.
	1891	61 680	2259	48	0,87	37	
	1892	71 161	2593	53	0,95	40	
	1893	72 527	2603	51	0,91	39	
	1894	79 624	2619	50	0,88	40	
	1895	86 472	2743	50	0,88	40	
	1896	91 605	2760	48	0,85	40	
Trafic et service des télégraphes	1890	31 777	1191	26	0,47	20	Verkehrs- und Telegraphendienst.
	1891	32 913	1206	25	0,46	20	
	1892	33 990	1239	25	0,45	19	
	1893	36 198	1299	25	0,45	19	
	1894	40 609	1336	25	0,45	21	
	1895	42 561	1350	25	0,43	20	
	1896	45 833	1381	24	0,42	20	
Total des dépenses directes de l'exploitation	1890	166 086	6000	129	2,36	100	Summe der unmittelbaren Betriebskosten.
	1891	166 520	6099	129	2,35	100	
	1892	177 128	6454	132	2,37	100	
	1893	185 149	6644	130	2,32	100	
	1894	198 992	6545	124	2,19	100	
	1895	212 301	6733	123	2,15	100	
	1896	227 283	6848	120	2,10	100	

Viennent en outre: | Dazu kamen ferner:

	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	
	Milliers de roubles — *Tausend Rubel*							
Dépenses obligatoires . .	3697	3375	3532	3408	3311	3012	3329	Obligatorische Ausgaben.
Frais extraordinaires . . .	1532	1796	7247	4166	5304	3597	4642	Ausserordentliche Verwendungen.
Dépenses résultant d'opérations financ.	2050	1062	1264	1477	1254	576	715	Ausgaben aus Finanzoperationen.
Dépenses pour transports de service	4409	4898	4861	5162	5765	7297	8177	Für Diensttransporte.

Digitized by Google

Le montant total des dépenses d'exploitation fut le suivant:

und es betrug die Gesammtsumme der Betriebsausgaben:

année *im Jahre*	par verste de longueur de ligne *auf 1 Werst Bahnlänge*	pour 100 verstes de train *auf 100 Zugwerste*	par 10 000 verstes d'essieu de wagon *auf 10 000 Wagenachswerste*
1890	6439 R.	138 R.	254 R.
1891	6506 »	137 »	250 »
1892	7070 »	145 »	260 »
1893	7154 »	140 »	250 »
1894	7059 »	134 »	236 »
1895	7192 »	131 »	230 »
1896	7356 »	128 »	227 »

Il résulte des chiffres ci-dessus que, du montant total des dépenses d'exploitation, 14 % incombent à l'administration générale, et 86 % au service des transports; ce dernier chiffre se répartit comme suit pour l'année 1896: 26 % pour l'entretien et la surveillance de la voie et des bâtiments, 40 % pour la traction et le matériel, 20 % pour le trafic et le service des télégraphes. Ces dépenses représentent 93 % des dépenses totales de l'exploitation, tandis que les 7 % qui restent figurent comme frais spéciaux obligatoires, dépenses extraordinaires, dépenses du service financier et d'entreprises financières, et frais des transports de service.

Les dépenses de l'exploitation calculées par verste de longueur de ligne sont en 1896 de 2,3 % supérieures à celles de 1895 et de 11,9 % plus fortes que la moyenne des 10 dernières années. Par verste de train, elles ont diminué de 2,3 % et 6,5 % et par verste d'essieu de wagon, de 1,7 % et 9,6 %.

Calculées par rapport à la recette brute, les dépenses d'exploitation en représentent pour 1887, 57 %, 1888: 56 %, de 1889 à 1891: 60 %, 1892: 64 %, 1893: 61 % et dans les années 1894, 1895 et 1896, 58 %.

La comparaison de ces chiffres fait ressortir que le résultat le plus mauvais a été obtenu en 1892 et le meilleur en 1888. D'une manière générale, l'année 1896 peut être envisagée comme très favorable en ce qui concerne les résultats de l'exploitation.

Pendant les années 1896 à 1890, il a été notamment absorbé:

Aus diesen Ziffern ergiebt sich, dass von der Gesamtsumme der Betriebsausgaben 14 % auf die allgemeine Verwaltung entfielen, auf die Dienstausgaben 86 %, wovon wiederum im Jahr 1896 26 % für die Unterhaltung und Bewachung der Bahngeleise und Gebäude verausgabt wurden, 40 % für den Zugförderungs- und Betriebsmitteldienst, 20 % für den Verkehrs- und Telegraphendienst. Diese Ausgaben entsprechen 93 % der gesamten Betriebsausgaben, während die übrigen 7 % auf besondere obligatorische, auf ausserordentliche Ausgaben, auf solche aus dem Finanzverkehr und finanziellen Unternehmen und auf Diensttransporte entfallen.

Die Betriebsausgaben sind im Jahr 1896 auf 1 Werst Bahnlänge gegenüber 1895 um 2,3 %, gegenüber dem Durchschnitt der letzten 10 Jahre um 11,9 % gestiegen. Mit Bezug auf 1 Zugwerst sind dieselben um 2,3 %, beziehungsweise 6,5 %, mit Bezug auf 1 Wagenachswerst um 1,7 beziehungsweise 9,6 % gesunken.

Die Betriebsausgaben im Verhältnis zur Roheinnahme betrugen 1887: 57 %, 1888: 56 %, 1889 bis 1891: 60 %, 1892: 64 %, 1893: 61 %, und in den Jahren 1894, 1895 und 1896 je 58 %.

Aus diesen Daten ergiebt sich, dass das bezeichnete Verhältnis sich im Jahre 1892 am ungünstigsten, im Jahre 1888 am günstigsten gestaltete. Im ganzen ist das Jahr 1896 in Bezug auf die Betriebsergebnisse als sehr günstig zu bezeichnen.

Während der Jahre 1896 bis 1890 zurück sind speciell:

pour les salaires des agents et ouvriers, 48 à 50 %,
pour l'entretien et le renouvellement du matériel roulant, 12 à 13 %,
pour le combustible des locomotives, 8 à 9 %,
pour les traverses et les rails, 7 à 8 %
des dépenses totales.

La comparaison des recettes et des dépenses des chemins de fer de l'état et des compagnies privées, pendant les cinq dernières années, donne les résultats suivants:

für Löhne der Beamten und Arbeiter 48—50 %,
für Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials 12—13 %,
für das Heizmaterial der Lokomotiven 8—9 %,
für Schwellen und Schienen 7—8 %
der Gesamtausgaben verwendet worden.

Eine Vergleichung der Einnahmen und Ausgaben bei den unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen und bei den Privatunternehmungen während der letzten fünf Jahre ergiebt folgendes Resultat:

Année *Jahr*	Chemins de fer de l'état — *Staatsbahnen*					Compagnies privées — *Privatbahnen*				
	Recettes brutes *Roheinnahmen*		Dépenses de l'exploitation *Betriebsausgaben*			Recettes brutes *Roheinnahmen*		Dépenses de l'exploitation *Betriebsausgaben*		
	totales *im ganzen*	par verste *pro Werst*	totales *im ganzen*	par verste *pro Werst*	% des recettes	totales *im ganzen*	par verste *pro Werst*	totales *im ganzen*	par verste *pro Werst*	% des recettes
	milliers de r. *Tausend Rubel*	roubles *Rubel*	milliers de r. *Tausend Rubel*	roubles *Rubel*	*% der Einnahmen*	milliers de r. *Tausend Rubel*	roubles *Rubel*	milliers de r. *Tausend Rubel*	roubles *Rubel*	*% der Einnahmen*
1892	85 743	8 265	58 220	5611	67,89	215 965	12 539	135 822	7886	62,90
1893	117 965	9 486	73 276	5892	62,12	210 827	13 544	126 085	8100	59,80
1894	205 454	12 089	122 069	7217	59,70	163 271	12 079	92 557	6847	56,69
1895	254 544	12 483	147 732	7244	58,04	137 340	12 302	79 051	7080	57,55
1896	279 904	13 178	161 856	7619	57,82	140 968	11 798	82 284	9886	58,39

C. Produit net et sa répartition.

Le produit net s'est élevé en moyenne aux chiffres ci-dessous:

C. Der Reinertrag und dessen Verwendung.

Der Reinertrag betrug durchschnittlich:

Année *Jahr*	par verste de longueur de ligne *für 1 Werst Bahnlänge*	par verste de train *für 1 Zugwerst*	par veste d'essieu de wagon *für 1 Wagenachswerst*	% des recettes brutes *% der Roheinnahmen*	pour les chemins de fer de l'état *bei den Staatsbahnen*	pour les compagnies privées *bei den Privatbahnen*
	roubles *Rubel*	Kop.	Kop.		roubles par verste de longueur de ligne *Rubel auf 1 Werst Bahnlänge*	
1887	3387	98	1,84	42,98	—	—
1888	4822	102	1,88	43,52	—	—
1889	4327	93	1,71	40,27		
1890	4226	91	1,66	39,63	—	—
1891	4338	92	1,67	40,00	—	—
1892	3924	80	1,44	35,69	4653	4653
1893	4645	91	1,63	39,36	3594	5444
1894	5035	95	1,68	41,63	4871	5232
1895	5236	96	1,67	42,13	5238	5221
1896	5325	93	1,63	41,99	5558	4912

Le produit net par verste de longueur de ligne s'est accru de 1,7 % en 1896 vis-à-vis de 1895 et

Der Reinertrag auf 1 Werst Bahnlänge ist im Jahr 1896 gegenüber 1895 um 1,7 %, gegenüber

Digitized by Google

de 31,8 % par rapport à la moyenne des 10 dernières années; par verste de train, il a augmenté de 3,1 % et 1,1 %, tandis que par verste d'essieu de wagon il a diminué de 2,4 % et 3,0 %.

Comparé aux années 1890 à 1895, le produit net réalisé a été réparti ainsi qu'il suit:

dem Durchschnitt der letzten 10 Jahre um 31,8 % gestiegen: mit Bezug auf 1 Zugwerst ist derselbe um 3,1 % bezw. 1,1 % gestiegen, mit Bezug auf 1 Wagenachswerst um 2,4 % bezw. 3,0 % gesunken.

Der erzielte Reinertrag hat im Jahre 1896, verglichen mit 1890—1895, wie folgt Verwendung gefunden:

	Année *Jahr*	Roubles *Rubel*	% du montant total *% der Gesammtsumme*	
Travaux extraordinaires et acquisitions, versements aux fonds de réserve, gratifications au personnel, etc.	1896	3 939 000	3	Zu ausserordentlichen Arbeiten und Beschaffungen, Einlagen in den Reservefonds, Belohnungen an Bedienstete, etc.
	1895	4 321 000	3	
	1894	5 389 000	4	
	1893	4 328 000	3	
	1892	3 941 000	4	
	1891	4 331 000	3	
	1890	5 338 000	5	
Service des intérêts et de l'amortissement de la dette	1896	132 761 000	75	Zur Schuldenverzinsung und Amortisation.
	1895	126 695 000	77	
	1894	112 465 000	73	
	1893	96 012 000	74	
	1892	83 962 000	76	
	1891	92 486 000	78	
	1890	84 711 000	75	
Versements au trésor pour la liquidation de dettes résultant de la garantie et pour la participation de l'état à la propriété du réseau, etc.	1896	7 435 000	4	Zu Zahlungen an die Reichskasse für Tilgung von Schulden aus der Garantie und für Anteile des Staates am Bahnbesitz u. drgl.
	1895	6 123 000	4	
	1894	5 967 000	4	
	1893	6 745 000	5	
	1892	5 450 000	5	
	1891	5 809 000	5	
	1890	6 346 000	5	
Paiement de dividendes aux actions en sus de la garantie et aux actions non garanties	1896	32 598 000	18	Zur Zahlung von Dividenden auf Aktien über die Garantie hinaus und ohne solche.
	1895	27 966 000	16	
	1894	29 217 000	19	
	1893	22 568 000	18	
	1892	15 101 000	15	
	1891	16 228 000	14	
	1890	16 655 000	15	

Le service des intérêts et de l'amortissement de la dette ayant absorbé en réalité

Da das wirkliche Erfordernis für Schuldenzinsen und Amortisation

Digitized by Google

pendant l'année				im Jahr
1890 . . .	119 183 000 R.	le montant nécessaire a donc dépassé les sommes à disposition provenant du produit net, de	34 472 000 R.	1890
1891 . . .	126 563 000 »		34 077 000 »	1891
1892 . . .	129 877 000 »		45 915 000 »	1892
1893 . . .	127 153 000 »		31 141 000 »	1893
1894 . . .	137 716 000 »	*betrug, so überstieg der Bedarf die aus dem Reinertrag verfügbaren Mittel um*	25 152 000 »	1894
1895 . . .	143 649 000 »		16 954 000 »	1895
1896 . . .	145 827 000 »		13 066 000 »	1896

Des données concernant les *frais de transport* pour la période 1892 à 1896, il résulte que:

A. Au sujet du service des voyageurs, c'est-à-dire du transport des voyageurs, des bagages et des marchandises en grande vitesse, effectué par trains de voyageurs et trains mixtes, les chiffres moyens par voyageur à 1 verste sont les suivants:

1° Recettes brutes:

Die Daten über die *Transportkosten* für die Periode 1892—1896 ergeben, dass:

A. In Bezug auf den Personentransport — d. h. die Beförderung der Reisenden, des Gepäcks und Eilgutes in den Personenzügen und in den gemischten Zügen — auf 1 Personenwerst durchschnittlich entfielen:

1. Bruttoeinnahmen:

1896	1895	1894	1893	1892
0,85 Kop.	0,91 Kop.	1,04 Kop.	1,05 Kop.	1,01 Kop.

2° Dépenses d'exploitation, y compris le paiement des intérêts et les sommes versées pour l'amortissement du capital d'établissement:

2. Betriebsausgaben mit Einschluss der Zinszahlungen und der Zahlungen für Amortisation des Anlagekapitals:

1,03 Kop.	1,12 Kop.	1,31 Kop.	1,35 Kop.	1,41 Kop.

de sorte que du service des voyageurs il ressort un déficit de:

so dass aus dem Personenverkehr ein Verlust resultierte von:

0,18 Kop.	0,21 Kop.	0,27 Kop.	0,30 Kop.	0,40 Kop.

B. Au sujet du trafic des marchandises, c'est-à-dire du transport des marchandises dans les trains de marchandises, la moyenne par poud à 1 verste est de:

1° Recettes brutes:

B. In Bezug auf den Güterverkehr — d. h. die Beförderung von Gütern in den Frachtgüterzügen — auf 1 Pudwerst durchschnittlich entfielen:

1. Bruttoeinnahmen:

$^1/_{41}$ Kop.	$^1/_{40}$ Kop.	$^1/_{39}$ Kop.	$^1/_{38}$ Kop.	$^1/_{39}$ Kop.

2° Dépenses d'exploitation, y compris le paiement des intérêts et les sommes versées pour l'amortissement du capital d'établissement:

2. Betriebsausgaben mit Einschluss der Zinszahlungen und der Zahlungen für Amortisation des Anlagekapitals:

$^1/_{47}$ Kop.	$^1/_{46}$ Kop.	$^1/_{48}$ Kop.	$^1/_{40}$ Kop.	$^1/_{38}$ Kop.

le service des marchandises a donc donné un bénéfice (+) ou une perte (—) de

und also der Güterverkehr einen Gewinn (+) beziehungsweise Verlust (—) erbrachte von

+ $^1/_{128}$ Kop.	+ $^1/_{360}$ Kop.	+ $^1/_{419}$ Kop.	+ $^1/_{760}$ Kop.	— $^1/_{1482}$ Kop.

La comparaison de ces chiffres fait ressortir que les recettes brutes du mouvement des voyageurs présentent pour 1896 une diminution vis-à-vis des quatre années précédentes; comme pour la même période les dépenses d'exploitation et les versements pour intérêts et amortissements ont diminué dans une proportion beaucoup plus considérable,

Aus diesen Daten erhellt auch, dass die Bruttoeinnahmen aus dem Personenverkehr im Jahr 1896 in Vergleich zu den vorhergehenden vier Jahren zurückgegangen sind, dass sich aber in derselben Periode die Betriebsausgaben und die jährlichen Zahlungen an Zins und Amortisation in noch bedeutend höherem Masse vermindert haben;

Digitized by Google

la perte réelle subie par les chemins de fer du fait du service des voyageurs est donc réduite d'autant. La comparaison des recettes brutes et des dépenses du trafic des marchandises donne un résultat analogue.

infolgedessen hat sich auch der den Eisenbahnen aus dem Personenverkehr erwachsende Verlust reduziert. Dasselbe Verhältnis zeigt sich hinsichtlich der Bruttoeinnahmen und der Ausgaben aus dem Güterverkehr.

Nombre des personnes employées dans l'exploitation, et leurs salaires:

A. Administration générale.

Personnel de l'administration centrale . . .	8 029	Personen bei der Centralverwaltung,
» des administrations locales . . .	16 053	» » » örtlichen Verwaltung.

B. Exploitation.

Personnel pour l'entretien et la surveillance de la voie	147 957	Personen für Bahnunterhaltung und Bahnbewachung,
Personnel du trafic et du service des télégraphes	101 644	Personen für den Verkehrs- und Telegraphendienst,
Personnel de la traction et du matériel . .	112 504	Personen für den Zugförderungs- und Betriebsmitteldienst.
Ensemble	386 177	Personen zusammen.

Les salaires du personnel ci-dessus énuméré se sont élevés à la somme de 121 021 305 roubles, savoir:

Dieses Personal erforderte im ganzen 121 021 305 Rubel Unterhaltungskosten, und zwar:

Administration centrale . . . . . roubles	7 025 848	Rubel bei der Centralverwaltung,
Administrations locales . . . . . »	8 899 704	» für die örtliche Verwaltung,
Entretien et surveillance de la voie »	25 781 957	» für Bahnunterhalt und Bewachung,
Trafic et service des télégraphes . »	34 116 330	» für den Verkehrs- und Telegraphendienst, und
Traction et matériel . . . . . »	45 197 466	» für Zugförderungs- und Betriebsmitteldienst.

Le salaire moyen ressort aux chiffres suivants:

Der durchschnittliche Gehalt stellte sich auf:

Pour un agent permanent à . . . . roubles	380	Rubel für einen ständigen Beamten,
» » employé provisoire à . . . »	204	» für temporäre Angestellte,
» » ouvrier à la journée (par jour) à kop.	78	Kop. (im Tag) für die Tagelohnarbeiter.

La moyenne la plus élevée concerne les agents de l'administration centrale, la plus faible les employés et ouvriers préposés à l'entretien et à la surveillance de la voie.

Am höchsten war derselbe für die Beamten der Centralverwaltung, am geringsten für Angestellte und Arbeiter des Bahnunterhaltungs- und Bewachungsdienstes.

Accidents.

Le nombre des accidents ayant causé la mort ou des blessures a été au total en 1896 de 10 214, se répartissant ainsi qu'il suit:

Unfälle.

Die Zahl der Unfälle, bei denen Menschen getötet oder verletzt worden sind, betrug im Jahr 1896 im Ganzen 10 214, und es entfielen davon:

Accidents résultant de déraillements . . .	1 124	Fälle auf Entgleisungen,
» » » collisions	509	» » Zusammenstösse,
» » d'autres causes dépendant de l'exploitation	1 917	» » andere Betriebsereignisse,

Digitized by Google

Accidents survenus dans l'exploitation, en montant ou en descendant de voiture, etc.	2 557	Fälle auf Vorkommenheiten im Betriebe beim Ein- und Aussteigen, u. s. w.
Accidents survenus en dehors de l'exploitation, tels que incendies, éboulements etc. . .	349	» » Vorkommenheiten ausserhalb des Eisenbahnbetriebs, wie Brände, Einstürze u. s. w.
Accidents survenus dans les ateliers . . .	3 065	» » die Werkstätten,
Accidents sans relation directe avec le service des chemins de fer (suicides, attaques d'apoplexie survenues dans les wagons, etc.) .	693	» ohne direkte Beziehung zum Eisenbahndienst (Selbstmord, Schlaganfälle in den Wagen etc.).

Comparé au nombre total des accidents survenus en 1895, le chiffre de 1896 présente une augmentation de 3 %. Cette augmentation des accidents est explicable, d'une part, par l'accroissement du réseau des chemins de fer, et d'autre part, par l'augmentation intensive du trafic.

Gegenüber dem Jahr 1895 ist die Gesamtzahl der Unfälle beim Betrieb um 3 % gestiegen. Diese Zunahme der Unfälle findet ihre Erklärung in der Vergrösserung des Eisenbahnnetzes und teils in der intensiven Steigerung des Verkehrs.

	Des déraillements *Von den Entgleisungen*	Des collisions *Von den Zusammenstössen*	
	sont survenus *fielen*		
en pleine voie	358	48	auf die freie Strecke,
dans le rayon des stations . .	766	461	auf Stationsgebiet,
dans des trains ou parties de train	632	309	auf Züge und Zugsteile,
dans le service de manœuvres .	492	200	auf den Rangierdienst.

Dans les accidents ci-dessus, 36 personnes furent tuées et 340 blessées; les dégâts occasionnés s'élevèrent à 1 066 283 roubles savoir:

Dabei wurden 36 Personen getötet und 340 Personen verletzt und entstand ein Schaden von 1 066 283 Rubel, und zwar:

A la propriété du chemin de fer .	roubles 944 998	Rubel am Eigentum der Eisenbahnen,
» » » de particuliers . .	» 121 285	» » » von Privaten.

En 1896, le nombre total des tués s'est élevé à 945 et celui des blessés à 5237. Ne sont pas comprises dans ces chiffres les personnes qui sont mortes ou ont été blessées par suite de cas fortuits, sans aucun rapport avec l'exploitation des chemins de fer (attaques d'apoplexie, attentats, etc.).

Die Gesamtzahl der getöteten Personen belief sich im Jahr 1896 auf 945, die der Verletzten auf 5237. Nicht einbezogen sind dabei diejenigen Personen, welche infolge von Zufällen, die in keinem direkten Zusammenhang zum Eisenbahnbetriebe stehen (Schlaganfälle, Attentate etc.) zu Schaden gekommen sind.

En cours de route, 903 personnes ont été tuées et 2181 blessées, soit au total 3084 personnes, ou en moyenne pour un million de verstes de train 4,7 personnes tuées et 11,5 blessées, contre 4,5 et 7,7 dans la décade 1886/95. Il y a eu 42 tués et 3 075 blessés par suite d'accidents survenus en chargeant ou en déchargeant des marchandises.

Während der Fahrt sind 903 Personen getötet und 2181 Personen verletzt worden, im ganzen also 3084 Personen, oder durchschnittlich auf 1 Million Zugwerste 4,7 Personen getötet und 11,5 Personen verletzt — gegen 4,5 getötete und 7,7 verletzte Personen im Jahrzehnt 1886/95. — Infolge von Unfällen beim Ein- und Ausladen von Gütern wurden 42 Personen getötet und 3056 Personen verletzt.

Digitized by Google

Les personnes atteintes lors d'accidents de chemins de fer se répartissent ainsi qu'il suit:

Von den bei der Eisenbahnfahrt zu Schaden gekommenen Personen wurden:

Voyageurs *Reisende*		Employés du chemin de fer *Eisenbahnangestellte*		Autres personnes *Andere Personen*	
tués *getötet*	blessés *verletzt*	tués *getötet*	blessés *verletzt*	tuées *getötet*	blessées *verletzt*
62	362	310	1178	531	641

savoir:

und zwar:

	par leur propre faute *durch eigene Schuld*		sans qu'il y ait de leur faute *ohne eigenes Verschulden*		
	tués *getötet*	blessés *verletzt*	tués *getötet*	blessés *verletzt*	
voyageurs	42	212	20	150	Passagiere.
agents et ouvriers .	283	939	27	239	Beamte und Arbeiter.
autres personnes . .	504	608	27	33	andere Personen.

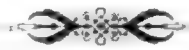
Il en résulta:

Davon kamen:

	morts *Tötungen*			blessures *Verletzungen*			
	voyageurs *Passagiere*	personnel *Bahnpers.*	autres personnes *andere Personen*	voyageurs *Passagiere*	personnel *Bahnpers.*	autres personnes *andere Personen*	
par million de voyageurs	0,90			5,30			auf 1 Million beförderte Personen.
par million de voyageurs à 1 verste .	0,00768			0,04485			auf 1 Million Personenwerste.
par million de verstes de train . . .	0,335	1,63	2,79	1,90	6,79	3,37	auf 1 Million Zugwerste.

Les attaques d'apoplexie, attentats, coups de foudre et suicides survenus dans les voitures des chemins de fer occasionnèrent 474 cas de mort et 243 cas de blessures.

Schlaganfälle, Attentate, Blitzschlag und Selbstmord in den Eisenbahnwagen hatten 474 Todesfälle und 243 Verletzungen im Gefolge.



Digitized by Google

September 1899.

Zeitschrift

für den

Internationalen Eisenbahntransport

herausgegeben

von dem Central-Amt in Bern.

N° 9.

VII. Jahrgang.

ABONNEMENTS

UN AN (12 fascicules):

Suisse . . . . . frs. 8.50
Pour tous les autres pays de l'Europe . . . . . „ 10.—

SIX MOIS (6 fascicules):

Suisse . . . . . frs 4.25
Pour tous les autres pays de l'Europe . . . . . „ 5.—

Les abonnements sont reçus à l'*administration du bulletin* de l'office central des transports internationaux par chemins de fer, ainsi que dans les *bureaux de poste* et les *librairies* de tous les pays (à *Paris*: librairies *Chaix* et *Le Soudier*). — On est prié d'adresser les paiements à l'administration: *Imprimerie Stampfli & Cie.* à *Berne*.

Sommaire. Convention internationale: Modifications à la liste des chemins de fer, p. 569. — **Lois et mesures administratives:** Liste des objets auxquels la Convention internationale n'est pas applicable, p. 571; Liste des délais supplémentaires, p. 572; Dispositions en vue d'empêcher la propagation des germes infectieux lors du transport des animaux par chemins de fer, p. 572; Réglement pour le transport par chemins de fer des matières dangereuses ou infectes en France, p. 573. Circulaire du ministère des travaux publics de France concernant les épreuves techniques et le poinçonnage des récipients destinés au transport des gaz liquefiés ou comprimés, p. 575. Réglement de transport des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur suisses, p. 575; Unité technique en matières de chemins de fer, p. 575. — **Etudes.** Les chemins de fer russes, p. 576. — **Jurisprudence dans les différents Etats**, p. 594. — **Nouvelles diverses**, p. 602. — **Bibliographie**, p. 607. — **Nouveaux tarifs et suppléments de tarifs**, p. 609. — **Statistique**, p. 611.

Abonnemente.

Für ein Jahr (12 Hefte):

Für die Schweiz . . . . . Fr. 8.50
Für alle übrigen europäischen Länder . . . . . „ 10.—

Für ein halbes Jahr (6 Hefte):

Für die Schweiz . . . . . Fr 4.25
Für alle übrigen europäischen Länder . . . . . „ 5.—

Abonnemente nehmen entgegen: die *Expedition der Zeitschrift* für den internationalen Eisenbahntransport, sowie die *Postämter* und *Buchhandlungen* aller Länder (in *Paris* die Buchhandlungen *Chaix* und *Le Soudier*) — Zahlungen für Abonnemente bittet man per Postmandat an die Expedition: *Buchdruckerei Stämpfli & Cie.* in *Bern*, zu senden.

Inhaltsverzeichnis. Internationales Uebereinkommen: Änderungen in der Liste der Eisenbahnen, S. 569. — **Gesetze und Vollzugsverordnungen:** Verzeichnis der Gegenstände, auf welche das internationale Uebereinkommen keine Anwendung findet, S. 571; Verzeichnis der Zuschlagsfristen, S. 572. Bestimmungen zur Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen, S. 572; Reglement für die Beförderung von gefährlichen und ekelerregenden Gegenständen in Frankreich, S. 573; Kreisschreiben des französischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten betreffend die technische Prüfung der zum Transport von flüssigen oder verdichteten Gasen bestimmten Behälter und deren Stempelung, S. 575. Transport-Reglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen, Anlage V, S. 575. Technische Einheit im Eisenbahnwesen, S. 575. — **Abhandlungen.** Die russischen Eisenbahnen, S. 576. **Rechtsprechung in den verschiedenen Staaten**, S. 594. **Verschiedene Mitteilungen**, S. 602. — **Bücherschau**, S. 607. — **Neue Tarife und Tarifnachträge**, S. 609. — **Statistische Nachrichten**, S. 611.

Convention internationale.

Modifications à la liste des chemins de fer.

Allemagne. Par sa note du 11 août 1899, l'office impérial des chemins de fer, à Berlin, a fait savoir à l'office central que les noms des chemins de fer privés, mentionnés sous le titre **Allemagne, II,** n°s 21, 64 et 69, auxquels s'applique la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer, ont récemment subi quelques modifications qui nécessitent les rectifications suivantes à la liste:

1° Les numéros 21 et 64 doivent être conçus comme suit:

21. *Chemins de fer du district Cologne-Bonn.*
64. *Chemin de fer Munich-Wolfratshausen-Bichl.*

2° Annuler le n° 69 et ajouter le nouveau numéro:

59*a*. *Chemin de fer Markt Oberdorf-Füssen.*

Internationales Uebereinkommen.

Änderungen in der Liste der Eisenbahnen.

Deutschland. Mit Note vom 11. August 1899 hat das Reichs-Eisenbahn-Amt in Berlin dem Central-Amt zur Kenntnis gebracht, dass die in der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr Anwendung findet, unter **Deutschland, II,** Nr. 21, 64 und 69 aufgeführten Privateisenbahnen neuerdings etwas geänderte Bezeichnungen erhalten haben, wodurch folgende Berichtigungen der Liste erforderlich werden:

1. Die Nummern 21 und 64 sind zu fassen:

21. *Köln-Bonner Kreisbahnen.*
64. *München-Wolfratshausen-Bichler Eisenbahn.*

2. Die Nummer 69 ist zu streichen und dafür als neue Nummer nachzutragen:

59*a*. *Markt Oberdorf-Füssener Eisenbahn.*

Digitized by Google

Il serait utile, en outre, d'ajouter sur la liste allemande, entre parenthèse, les tronçons séparés «Rauscha-Freiwaldau» et «Muskau-Teuplitz-Sommerfeld» du *chemin de fer de la Lusace* mentionné sous le n° 55.

Comme la rédaction actuelle de la liste ne peut laisser de doute sur l'application de la convention aux chemins de fer susmentionnés, il a été décidé, d'accord avec l'office impérial des chemins de fer, de n'apporter aucune modification à la liste jusqu'au moment de la publication d'une nouvelle édition. (Circulaire n° 174 du 18 août 1899.)

Hongrie. Par ordre du ministre royal hongrois du commerce, l'inspection générale royale des chemins de fer et de la navigation, à Budapest, a fait savoir à l'office central, par note du 4 septembre 1899, que les lignes de chemins de fer hongroises nouvellement ouvertes et désignées ci-après ont été soumises à la convention internationale du 14 octobre 1890 sur le transport de marchandises par chemins de fer:

1° le *tronçon Árvaváralja—Turdossin*, d'une longueur de 23 km 694, ouvert le 18 juin 1899 et faisant partie du chemin de fer d'intérêt local dans la vallée de l'Árva exploité par le chemin de fer Kaschau—Oderberg, et

2° le *chemin de fer d'intérêt local Félegyháza—Majsa*, ouvert le 3 août 1899, d'une longueur de 24 km 985 et exploité par l'administration des chemins de fer de l'Etat hongrois.

Comme le chemin de fer d'intérêt local dans la vallée de l'Arva — voir circulaire de l'office central n° 161 du 13 janvier 1899 — et le chemin de fer d'intérêt local Félegyháza—Majsa sont exploités par des administrations dont les réseaux, sauf les exceptions expressément indiquées, sont régis par la convention internationale, une modification à la liste des lignes de chemins de fer n'est pas nécessaire. Pour le même motif, l'entrée effective des nouvelles lignes dans le service des transports internationaux doit être comptée du jour de leur ouverture au trafic. (Circulaire n° 175 du 9 septembre 1899.)

Ferner wären bei der unter Nr. 55 der deutschen Liste aufgeführten *Lausitzer Eisenbahn* die beiden von ihr betriebenen, von einander getrennten Strecken «Rauscha-Freiwaldau» und «Muskau-Teuplitz-Sommerfeld» in Klammer beizufügen.

Da auch bei der jetzigen Fassung der Liste ein Zweifel über die Anwendung des Uebereinkommens auf den Verkehr der genannten Bahnen kaum bestehen kann, so wird, im Einverständnis mit dem Reichs-Eisenbahn-Amt, von einer Abänderung der Liste selbst bis zur Veranstaltung einer Neuauflage dieser abgesehen. (Cirkular Nr. 174 vom 18. August 1899.)

Ungarn. Im Auftrage des kgl. ungarischen Handelsministers hat die kgl. ungarische Generalinspektion für Eisenbahnen und Schiffahrt in Budapest, mit Note vom 4. September 1899 dem Central-Amte mitgeteilt, dass die nachbenannten neu eröffneten ungarischen Eisenbahnlinien dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 unterstellt worden sind:

1. die am 18. Juni 1899 eröffnete 23,694 km lange *Teilstrecke Árvaváralja—Turdossin* der im Betriebe der Kaschau—Oderberger Bahn stehenden Lokalbahn im Arvathal, und

2. die am 3. August 1899 eröffnete 24,985 km lange und im Betriebe der kgl. ungarischen Staatsbahnen stehende *Lokalbahn Félegyháza—Majsa*.

Da die Lokalbahn im Árvathal — zu vergleichen das Kreisschreiben des Central-Amts Nr. 161 vom 13. Januar 1899 — und die Lokalbahn Félegyháza—Majsa von Verwaltungen betrieben werden, deren gesamtes Netz, soweit nicht einzelne Teile ausdrücklich ausgeschlossen sind, dem Internationalen Uebereinkommen bereits unterstellt sind, ist eine Änderung der Eisenbahnliste nicht erforderlich. Aus dem gleichen Grunde ist der Eintritt der neuen Linien in den internationalen Transportdienst vom Tage ihrer Betriebseröffnung an zu rechnen. (Circular Nr. 175 vom 9. September 1899.)

Digitized by Google

Lois et mesures administratives.

Liste des objets auxquels la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer n'est pas applicable.

(Convention internationale, art. 2.)

XVIe supplément

(du 23 août 1899).

3. Objets dont le transport est interdit par mesure d'ordre public sur le territoire de l'un des Etats à traverser.

Suisse.

D'après une communication du département fédéral suisse des postes et des chemins de fer, section des chemins de fer, à Berne, en date du 19 août 1899, le conseil fédéral suisse a, par décision du 18 du même mois, déclaré contaminée par la peste la ville de *Porto* en *Portugal*. Les dispositions de l'arrêté du conseil fédéral du 11 mai 1897, concernant l'interdiction de l'entrée et du transit de certains objets provenant de circonscriptions contaminées par la peste (voir bulletin des transports internationaux par chemins de fer 1897 p. 407) doivent être également appliquées aux provenances du port de Porto.

XVIIe supplément.

Allemagne.

L'interdiction jusqu'à nouvel ordre, de l'importation de linge de corps, vêtements usagés et portés, objets de literie ayant servi, drilles et chiffons de toute nature, publiée dans ce bulletin p. 504, sera également appliquée, aux termes d'un décret impérial du 22 août 1899 (Reichs-Gesetzblatt 1899, N° 38, p. 545) au *Portugal*.

Autriche et Hongrie.

Arrêté des ministères de l'intérieur, du commerce et des finances du 31 août 1899.

(Inséré sous le n° 164 dans la feuille LXX du Reichsgesetz-Blatt du 1er septembre 1899.)

En raison des cas de peste constatés à Porto et pour éviter l'introduction des maladies contagieuses, il a été décidé, d'accord avec le gouvernement royal hongrois, d'appliquer au *Portugal*

Gesetze und Vollzugsverordnungen.

Verzeichnis der Gegenstände, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr keine Anwendung findet.

(Art. 2 des Internationalen Uebereinkommens.)

XVI. Nachtrag

(vom 23. August 1899).

3. Gegenstände, deren Beförderung auch nur auf einem der am Transporte beteiligten Gebiete aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist.

Schweiz.

Laut einer Mitteilung des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements, Eisenbahnabteilung, in Bern, vom 19. August 1899, hat der schweizerische Bundesrat mit Schlussnahme vom 18. desselben Monats die Stadt *Porto* in *Portugal* als pestverseucht erklärt. Die Bestimmungen des Bundesratsbeschlusses vom 11. Mai 1897, betreffend Einfuhrverbot von verdächtigen Waren aus pestverseuchten Gegenden (Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport 1897 S. 407), sind daher auch auf die Provenienzen aus der Stadt und dem Hafen von Porto anzuwenden.

XVII. Nachtrag.

Deutschland.

Durch kaiserliche Verordnung vom 22. August 1899 (Reichs-Gesetzblatt 1899, Nr. 38, S. 545) ist das in dieser Zeitschrift S. 504 abgedruckte Verbot der Einfuhr von Leibwäsche, alten und getragenen Kleidungsstücken, gebrauchtem Bettzeug, Hadern und Lumpen jeder Art bis auf weiteres auch auf *Portugal* ausgedehnt worden.

Oesterreich und Ungarn.

Verordnung der Ministerien des Innern, des Handels und der Finanzen vom 31. August 1899.

(Enthalten in dem am 1. September 1899 ausgegebenen LXX. Stücke des Reichs-Gesetz-Blatt unter Nr. 170.)

Aus Anlass der in Oporto vorgekommenen Pestfälle wird zum Zwecke der Verhütung der Einschleppung ansteckender Krankheiten im Einvernehmen mit der königlich ungarischen Regierung

Digitized by Google

l'interdiction d'importer certaines catégories de marchandises de provenance d'Egypte contenue dans l'arrêté ministériel du 4 juin 1899, Reichsgesetz-Blatt n° 99.[1])

das mit der Ministerialverordnung vom 6. Juni 1899, Reichs-Gesetz-Blatt Nr. 99, erlassene Verbot der Ein- und Durchfuhr gewisser Waren und Gegenstände aus Ägypten[1]) auf *Portugal* ausgedehnt.

Liste des délais supplémentaires
autorisés dans les divers pays.

(§ 6, alinéa 3, des dispositions réglementaires à l'art. 14 de la C. I.)

Hongrie.

Il résulte d'une communication de l'inspection générale royale hongroise des chemins de fer et de la navigation, à Budapest, en date du 4 septembre 1899, que les indications insérées au Bulletin de 1898, pages 576 et 577, relatives aux délais supplémentaires de livraison accordés aux stations de Fiume et de Komárom des

Chemins de fer royaux de l'Etat hongrois

doivent être modifiées comme suit:

Fiume, pour les marchandises *en provenance* des lignes du chemin de fer i. r. privilégié du Sud;

Komárom, pour les marchandises *en provenance* des lignes du chemin de fer. i. r. privilégié du Sud.

(Ordonnance du ministère du commerce, en date du 22 juillet 1899, n° 42026/VI.) (Circulaire n° 18 du 9 septembre 1899.)

Verzeichnis der Zuschlagsfristen,
welche in den einzelnen Staaten bewilligt sind.

(§ 6, Absatz 3, der Ausführungsbestimmungen zu Art. 14 des I. U.)

Ungarn.

Nach einer Mitteilung der kgl. ungarischen General-Inspektion für Eisenbahnen und Schiffahrt in Budapest vom 4. September 1899 sind die auf Seite 576 und 577 der Zeitschrift vom Jahre 1898 bezüglich der Zuschlagsfristen für die Stationen Fiume und Komárom der

Kgl. ungarischen Staatsbahnen

enthaltenen Angaben durch folgende neue Fassung zu ersetzen:

Fiume, für den Güterübergang *von* der k. k. priv. Südbahn;

Komárom, für den Güterübergang *von* der k. k. priv. Südbahn.

(Handels-Ministerialerlass vom 22. Juli 1899, Zahl 42 062/VI.) (Cirkular Nr. 18 vom 9. September 1899.)

Dispositions édictées en vue d'empêcher la propagation des germes infectieux lors du transport des animaux par chemins de fer.[2])

Allemagne.

Décision du chancelier de l'empire du 26 juillet 1899.
(Centralblatt für das deutsche Reich, p. 288.)

Dans sa séance du 4 juillet 1899, le Bundesrat a décidé d'apporter les modifications suivantes aux dispositions du décret du 20 juin 1886[3]), chiffre 4, concernant l'application de la loi du 25 février 1876, en vue d'empêcher la propagation des germes infectieux lors du transport des animaux par chemin de fer.

[1]) B. 1899 p. 439.
[2]) Suite des communications B. 1895 p. 22 et suiv.; 1896 p. 374; 1898 p. 298, 553, 676; 1899 p. 146.
[3]) B. 1895 p. 23.

Bestimmungen zur Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen.[2])

Deutschland.

Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 26. Juli 1899.
(Centralblatt für das deutsche Reich, S. 280.)

Der Bundesrat hat in seiner Sitzung vom 4. Juli 1899 beschlossen, dass in der Bekanntmachung vom 20. Juni 1886[3]), betreffend die Ausführung des Gesetzes vom 25. Februar 1876 über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen von den Vorschriften unter Ziffer 4[3]),

[1]) Z. 1899 S. 439.
[2]) Fortsetzung der Mitteilungen Z. 1895 S. 28 u. ff.; 1896 S. 385; 1898 S. 298, 553, 676; 1899 S. 146.
[3]) Z. 1895, S. 29.

Digitized by Google

1° modifier comme suit la première phrase du deuxième alinéa *(b)* [1]:

« dans le cas où le wagon serait réellement infecté par la peste bovine, le charbon, la fièvre aphteuse, la morve ou le rouget (y compris la peste porcine), ou serait fortement suspecté de l'être, employer les procédés prescrits sous la rubrique *a* et badigeonner soigneusement, d'une solution d'acide phénique à 5 %, le plancher, le plafond et les parois. »

2° rédiger comme suit la première phrase du troisième alinéa [1]:

« Ce mode de désinfection *(b)* ne sera généralement employé que sur réquisition des autorités de police compétentes; mais il devra l'être aussi lorsque les employés de chemin de fer auront connaissance de circonstances permettant de croire que le wagon a été réellement infecté par la peste bovine, le charbon, la fièvre aphteuse, la morve ou le rouget (y compris la peste porcine), ou de suspecter fortement que cette infection ait eu lieu. »

1. der erste Satz im Absatz 2 [1]) unter *b)* in nachstehender Weise abgeändert werde:

«in Fällen einer wirklichen Infektion des Wagens durch Rinderpest, Milzbrand, Maul- und Klauenseuche, Rotz oder Schweineseuche (einschliesslich Schweinepest) oder des dringenden Verdachts einer solchen Infektion durch Anwendung des unter *a)* vorgeschriebenen Verfahrens sowie durch sorgfältiges Bepinseln der Fussböden, Decken und Wände mit fünfprozentiger Karbolsäurelösung.»

2. der erste Satz im Absatz 3 [1]) folgende Fassung erhalte:

«Diese Art der Desinfektion *(b)* ist in der Regel nur auf Anordnung der zuständigen Polizeibehörde, ohne solche Anordnung jedoch auch dann vorzunehmen, wenn die Bahnbeamten von Umständen Kenntnis erhalten, welche es zweifellos machen, dass eine wirkliche Infektion des Wagens durch Rinderpest, Milzbrand, Maul- und Klauenseuche, Rotz oder Schweineseuche (einschliesslich Schweinepest) vorliegt oder welche den dringenden Verdacht einer solchen Infektion begründen.»

Règlement
pour le transport par chemins de fer des matières dangereuses ou infectes en France. [2])

Du 12 novembre 1897.

Quatrième modification.

(Circulaire du ministre des travaux publics du 12 août 1899.)

I. Acide Fluorhydrique.

L'acide fluorhydrique anhydre n'étant jamais expédié qu'en très faibles quantités pour les laboratoires et pouvant être compris implicitement sous la rubrique « Produits de droguerie et produits pharmaceutiques au détail », *il n'est pas nécessaire de le mentionner explicitement. Quant à l'acide fluorhydrique hydraté, il convient de le classer dans la 4e catégorie.*

En conséquence, les mots « acide fluorhydrique » *seront rayés du paragraphe* b *de l'article 3 et ajoutés au paragraphe* d *(23e alinéa) du même article, après ceux de* « acide muriatique ou chlorhydrique ».

[1]) B. 1895 p. 24.
[2]) B. 1898 p. 215 et 1899 p. 293.

Reglement
für die Beförderung von gefährlichen und ekelerregenden Gegenständen auf den Eisenbahnen in Frankreich. [2])

Vom 12. November 1897.

Vierte Abänderung.

(Cirkular des Ministers der offentl. Arbeiten vom 12. August 1899.)

I. Fluorwasserstoffsäure.

Da wasserfreie Fluorwasserstoffsäure stets nur in geringen Quantitäten für Laboratorien zur Beförderung gelangt und unter der Rubrik «Droguen und pharmaceutische Produkte in kleinen Mengen» *mitverstanden werden kann, so ist es nicht nötig, diesen Stoff ausdrücklich zu bezeichnen. Wasserhaltige Fluorwasserstoffsäure ist in die vierte Kategorie einzureihen.*

Demzufolge wird das Wort «Fluorwasserstoffsäure» *in der Abteilung* b *des Artikels 3 gestrichen und der Abteilung* d *(im 23. Absatz) des gleichen Artikels, nach* «Salzsäure oder Chlorwasserstoffsäure» *angefügt.*

[1]) Z. 1895, S. 30.
[2]) Z. 1898 S. 215; 1899 S. 293.

Digitized by Google

L'article 67 sera supprimé.

Les mots « acide fluorhydrique » seront intercalés dans le titre de l'article 118, après ceux de « acide muriatique », *et la rédaction suivante sera substituée à celle du premier alinéa de cet article:*

« Art. 118. Les liquides acides ou caustiques, tels que l'acide sulfurique du commerce, l'esprit de vitriol, l'acide muriatique ou chlorhydrique, l'acide fluorhydrique, les acides goudronneux et les fèces acides des raffineries d'huiles, les lessives caustiques de potasse ou de soude, le chlorure de soufre, à moins d'être transportés dans des wagons spéciaux ou dans des fûts ou bidons parfaitement étanches et hermétiquement fermés, doivent être contenus dans des bouteilles ou dans des bonbonnes bien bouchées; ces récipients seront en plomb ou en gutta-percha pour l'acide fluorhydrique. »

Art. 67 wird gestrichen.

Die Bezeichnung «Fluorwasserstoffsäure» wird, nach Salzsäure, *in die Überschrift des Artikels 118 eingeschaltet und die Fassung des ersten Absatzes dieses Artikels erhält folgenden abgeänderten Wortlaut:*

«Art. 118. Die Säuren oder ätzenden Flüssigkeiten, wie Schwefelsäure, wie sie im Handel vorkommt, Vitriolöl, Salzsäure oder Chlorwasserstoffsäure, Fluorwasserstoffsäure, die teerichten Säuren und die sauern Rückstände der Ölraffinerien, die ätzenden Potasche- und Natronlaugen und Chlorschwefel müssen, wenn sie nicht in Specialwagen oder in vollkommen dichten und hermetisch geschlossenen Fassern oder Kannen befördert werden, in gut verschlossenen Flaschen oder Ballons aufgegeben sein; für Fluorwasserstoffsäure sollen diese Behälter aus Blei oder Guttapercha sein.»

II. Graisses fraîches.

Les mots « graisses fraîches » (voir B. 1899 p. 298 sub III) disparaîtront du paragraphe F *de l'article 3, l'article 138 sera rétabli dans son texte primitif, et le paragraphe 4 de l'article 170 sera annulé.*

Au mot « graisses » dans le premier alinéa du paragraphe F *de l'article 3, on mettra un indice de renvoi à une note qui sera insérée au bas de la page et ainsi conçue:*

« Le règlement ne s'applique pas aux graisses fraîches provenant d'animaux de boucherie et ne présentant, au moment de leur remise au chemin de fer, ni trace de décomposition, ni aucune mauvaise odeur. »

D'autre part, il a paru qu'il y avait lieu de faire disparaître du règlement le 9 alinéa de l'article 25, ainsi libellé:

« Par exception, la marque officielle des récipients . . . . comprend le poids de la chape. »

Aucune autre exception n'étant inscrite dans le règlement par application des prescriptions de la Convention de Berne, cet alinéa pourrait donner à croire qu'il n'existe pas d'autre différence entre les deux documents, ce qui est inexact. Il est, d'ailleurs, superflu de consigner cette exception dans le règle-

II. Frische Fette.

Die Worte «frische Fette» *(zu vergl. Z. 1899 S. 298 unter III) in der Abteilung F des dritten Artikels werden wieder gestrichen; der Art. 138 wird in seinem ursprünglichen Text neuerdings hergestellt und der Absatz 4 des Art. 170 wird annulliert.*

Beim Wort «Fette» im ersten Absatz der Abteilung F des Art. 3 wird eine Verweisung beigefügt und am Fuss der Seite folgende Note gesetzt:

«Das Reglement findet keine Anwendung auf frische Fette, welche von Schlachtvieh herrühren und im Augenblick ihrer Aufgabe zur Eisenbahn weder Spuren von Zersetzung aufweisen noch einen schlechten Geruch haben.»

Anderseits ist der 9. Absatz des Art. 25 zu streichen, welcher folgendermassen lautet:

«Abweichend hiervon hat die amtliche Marke der Behälter . . . . der Schutzkappe inbegriffen ist.»

Da hinsichtlich der Anwendung der Vorschriften des Berner Uebereinkommens im Reglement keine andere Ausnahme festgestellt ist, so könnte dieser Absatz die irrtümliche Ansicht erwecken, dass zwischen den beiden Dokumenten keine andere Verschiedenheit bestünde. Auch ist es überflüssig,

Digitized by Google

ment, car il est évident que ce dernier ne saurait faire échec aux dispositions de la Convention, qui a été approuvée par une loi.

diese Ausnahme im Reglement festzustellen, da es klar ist, dass dieses die Vorschriften des Uebereinkommens, welche durch ein Gesetz genehmigt wurden, nicht beeinträchtigen kann.

Circulaire

du ministère français des travaux publics concernant les épreuves techniques et le poinçonnage des récipients destinés au transport des gaz liquéfiés ou comprimés.

Du 15 décembre 1897.

Il y a lieu d'apporter les corrections suivantes à la traduction allemande de la circulaire précitée, reproduite à la page 510 de ce bulletin:

p. 512, n° 5, 2e alinéa, 8e ligne, au lieu de « keine überflüssigen » Verstärkungen, il faut: *keine nicht dazu gehörigen Verstärkungen.*

p. 514, n° 7, 2e alinéa, 12e ligne, au lieu de « Schwefelsäure », lire *schweflige* Säure.

p. 517, ligne 11, insérer *flüssige* avant le mot « Kohlensäure ».

p. 519, 3e alinéa, n° 1, les 3e et 4e lignes doivent être rédigées ainsi qu'il suit: *Gegebenenfalls* (au lieu de « wenn es vorkommt ») *lässt man diesem + das Gewicht der Kappe folgen.*

Kreisschreiben

des französischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, betreffend die technische Prüfung der zum Transport von flüssigen oder verdichteten Gasen bestimmten Behälter und deren Stempelung.

Vom 15. Dezember 1897.

In der auf S. 510 dieser Zeitschrift abgedruckten deutschen Übersetzung des vorstehend bezeichneten Kreisschreibens sind die folgenden Korrekturen anzubringen:

S. 512, Nr. 5, Absatz 2, Zeile 8, ist statt « keine überflüssigen » Verstärkungen zu setzen: *keine nicht dazu gehörigen Verstärkungen.*

S. 514, Nr. 7, Absatz 2, Zeile 12, ist nicht « Schwefelsäure », sondern *schweflige Säure* zu lesen.

S. 517, Zeile 11, ist vor « Kohlensäure » das Wort *flüssige* zu setzen.

S. 519, Absatz 3, Nr. 1, Zeile 3 und 4, muss es heissen: *Gegebenenfalls* (anstatt « wenn es vorkommt ») *lässt man diesem + das Gewicht der Kappe folgen.*

Règlement de transport des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur suisses.

(Du 1er janvier 1894.)

Addition à l'annexe V.[1])

Valable à partir du 1er septembre 1899.

Au chiffre XXXV *c* il faut ajouter avant: « Explosif de sûreté dit de Voswinkel »[2]):

« *Explosifs de sûreté Street nos 41 et 60* (mélange de chlorate de potasse, de naphtaline nitrée et d'une huile grasse [huile de ricin] avec ou sans addition d'acide picrique) ».

Transport-Reglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen.

(Vom 1. Januar 1894.)

Ergänzung der Anlage V.[1])

Gültig ab 1. September 1899.

In Ziffer XXXV *c* ist vor « Voswinkel'schem Sicherheitssprengstoffe »[2]) nachzutragen:

« *Sicherheitssprengstoffe Street Nr. 41 und 60* (Gemenge von chlorsaurem Kali, Nitronaphthalin und einem fetten Öle [Ricinusöl] mit oder ohne Zusatz von Pikrinsäure) ».

Unité technique en matière de chemins de fer.

Pour ce qui concerne le chemin de fer de *Varsovie-Vienne* et *l'embranchement à Lodz*, la *Russie*

[1]) B. 1896 p. 353.
[2]) B. 1899 p. 377.

Technische Einheit im Eisenbahnwesen.

Hinsichtlich der *Warschau-Wiener Eisenbahn* und der *Zweigbahn nach Lodz* ist *Russland* den

[1]) Z. 1899 S. 353.
[2]) Z. 1899 S. 377.

Digitized by Google

a adhéré aux conventions concernant l'unité technique des voies ferrées (voir protocole final du 15 mai 1886 dans le bulletin 1895 p. 80 et 83), conclues entre l'empire allemand, la France, l'Italie, l'Autriche, la Hongrie et la Suisse, et dont font également partie la Belgique, la Bulgarie, la Grèce, les Pays-Bas, la Roumanie, la Serbie, la Suède et la Norvège (B. 1896 p. 392), ainsi que le Danemark et le Luxembourg (B. 1897 p. 220).

zwischen dem deutschen Reiche, Frankreich, Italien, Oesterreich, Ungarn und der Schweiz abgeschlossenen und, infolge ihres seitherigen Beitritts, auch für Belgien, Bulgarien, Griechenland, die Niederlande, Rumanien, Serbien, ferner für Schweden und Norwegen (Z. 1896 S. 403), und endlich für Dänemark und Luxemburg (Z. 1897 S. 220) verbindlichen Vereinbarungen über die technische Einheit im Eisenbahnwesen (Schlussprotokoll vom 15. Mai 1886, Z. 1895 S. 84 und 87) beigetreten.

Etudes.

Les chemins de fer russes.

Analyse de l'ouvrage « *Aperçu des chemins de fer russes depuis l'origine jusqu'en 1892* » élaboré et publié à l'occasion de la IVe session (Saint-Pétersbourg) du congrès international des chemins de fer et sous les auspices de la commission russe d'organisation de cette session par la VIIIe section (chemins de fer) de la société impériale technique de Russie. Rédacteur en chef: André de Gortschakow; rédacteurs de l'édition française: Vladimir Herzenstein et Louis Weissenbruch. Bruxelles, Paul Weissenbruch, imprimeur du roi, éditeur, 45, rue du Poinceau; 1897.

La publication de cet important et intéressant ouvrage qui comprend deux volumes de texte et un atlas avec 105 planches de dessins, plans, etc., a été décidée par la section russe de la commission permanente du congrès international des chemins de fer de 1891 et commencée pendant l'organisation de la quatrième session du congrès tenu à St-Pétersbourg en 1892. La description des chemins de fer russes s'arrête donc nécessairement à l'année 1892. Premier travail de ce genre, l'*Aperçu*, qui permettra aux étrangers de s'orienter dans l'étude des particularités des chemins de fer russes, dont les rapports avec les chemins de fer étrangers sont devenus beaucoup plus intimes dans ces dernières années, grâce à l'accession de la Russie à la convention de Berne, est divisé en cinq parties. La première partie, comprenant 6 chapitres, s'occupe des sujets suivants: établissement de la route — ouvrages d'art — superstructure — stations — bâtiments — organisation du service de la voie et des bâtiments: la seconde partie (5 chapitres): constructions mécaniques des chemins de fer — locomotives — voitures et wagons — matériel

Abhandlungen.

Die russischen Eisenbahnen.

(Auszug aus dem Werk «Aperçu des chemins de fer russes depuis l'origine jusqu'en 1892», von der VIII. Abteilung (Eisenbahnen) der kaiserlich russischen technischen Gesellschaft bearbeitet und herausgegeben anlässlich der vierten Session (in St. Petersburg) des internationalen Eisenbahnkongresses, unter der Leitung der russischen Kommission für die Organisation dieser Session. Hauptredaktor: Andreas von Gortschakow; Redaktoren der französischen Ausgabe: Wladimir Herzenstein und Louis Weissenbruch. Brüssel, Hofbuchdruckerei und Verlag von Paul Weissenbruch, rue du Poinceau, 1897.)

Die Veröffentlichung dieses bedeutenden und interessanten Werkes, welches aus zwei Bänden Text und einem Atlas mit 105 Tafeln Abbildungen, Plänen u. s. w. besteht, ist von der russischen Abteilung der ständigen Kommission des internationalen Kongresses der Eisenbahnen von 1891 beschlossen und während der Organisation der vierten Session des im Jahre 1892 in Petersburg abgehaltenen Kongresses begonnen worden. Die Beschreibung der russischen Eisenbahnen reicht daher nur bis zum Jahre 1892. Der «Aperçu», die erste Arbeit dieser Art, welche dem Fremden gestattet, sich beim Studium der Eigentümlichkeiten der russischen Eisenbahnen zurechtzufinden, deren Beziehungen zu den fremden Bahnen in den letzten Jahren viel engere geworden sind, nachdem Russland dem Berner Uebereinkommen beigetreten ist, ist in fünf Teile geteilt. Der erste, sechs Kapitel umfassende Teil behandelt folgende Gegenstände: Herstellung des Schienenwegs — Kunstbauten — Oberbau — Stationen — Gebäude — Einrichtung des Bahnerhaltungs- und Hochbau-Dienstes; der zweite Teil (5 Kapitel): technische Einrichtungen der Eisenbahnen — Lo-

Digitized by Google

roulant des lignes secondaires et d'intérêt local — organisation du service de la traction et du matériel roulant: la troisième partie (4 chapitres): organisation de la partie commerciale de l'exploitation — organisation de la partie technique du mouvement — accidents — organisation du service du mouvement et du service télégraphique; quatrième partie (3 chapitres): administration — inspection de l'état et institutions spéciales relatives à la sécurité — institutions en faveur des employés: cinquième partie (4 chapitres): conditions financières de la construction des chemins de fer russes et résultats de leur exploitation — influence des chemins de fer sur la situation économique de la Russie — changement de forme dans la possession des chemins de fer — comptabilité. Enfin, un certain nombre de rescrits, d'oukases, de tableaux, de renseignements statistiques et techniques, ainsi que le texte des discours prononcés à l'ouverture du quatrième congrès international des chemins de fer à St-Pétersbourg, se trouvent parmi les quinze annexes à la fin du deuxième volume.

L'étendue de cet ouvrage, qui devait être terminé pour l'ouverture du quatrième congrès de St-Pétersbourg (août 1892), avait été primitivement limitée à douze feuilles imprimées; mais l'adage qu'il est difficile d'être court fut une fois de plus confirmé ici. Le développement donné à l'étude des diverses questions, la difficulté de trouver des traducteurs compétents pour fournir la version française, la nécessité d'obtenir des crédits supplémentaires furent autant de causes qui retardèrent la publication de l'Aperçu, qui ne put être livré à la publicité qu'en 1897.

Ainsi qu'il est dit dans l'introduction de l'ouvrage, la Russie, sous le rapport de la grandeur de son territoire, ne peut être comparée à aucune autre contrée de la terre. Il suffit de jeter un regard sur la carte de l'empire, dont le territoire, formant un tout ininterrompu, occupe la sixième partie de la terre ferme, pour se persuader de l'importance capitale que doivent avoir pour cette contrée les voies de communication ferrées, parce qu'elles servent à diminuer les distances que pré-

komotiven — Personen- und Güterwagen — Rollmaterial der Sekundär- und Lokalbahnen — Einrichtung des Zugförderungs- und Werkstätten-Dienstes; der dritte Teil (in 4 Kapiteln): die Einrichtung der kommerziellen Abteilung des Betriebes — Einrichtung der technischen Abteilung des Zugbegleitungsdienstes — Unfälle — Einrichtung des Zugbegleitungs- und des Telegraphendienstes; der vierte Teil (in 3 Kapiteln): allgemeine Verwaltung — Staatsaufsicht und specielle, die Sicherheit betreffende Einrichtungen — Institutionen zum Vorteil der Beamten; die fünfte Abteilung (in 4 Kapiteln): finanzielle Bedingungen des Baues der russischen Eisenbahnen und Resultate ihres Betriebs — Einfluss der Eisenbahnen auf die ökonomische Lage Russlands — Besitzwechsel bei den russischen Eisenbahnen — Rechnungsführung. Endlich eine Anzahl von Reskripten, Ukasen, Tabellen, statistischen und technischen Nachrichten, sowie den Text der Reden, welche bei Eröffnung des vierten internationalen Kongresses der Eisenbahnen in Petersburg gehalten wurden und welcher sich unter den fünfzehn Beilagen am Ende des zweiten Bandes befindet.

Der Umfang dieses Werkes, welches zur Eröffnung des vierten Kongresses von Petersburg (August 1892) beendigt werden sollte, war ursprünglich auf zwölf Druckbogen festgesetzt worden; aber das Sprichwort, dass es schwer ist, kurz zu sein, wurde hier abermals bestätigt. Die Ausdehnung, die dem Studium der verschiedenen Fragen gegeben wurde, die Schwierigkeit, geeignete Übersetzer für die Herstellung der französischen Übersetzung zu finden, die Notwendigkeit, Nachtragskredite zu erlangen, dies alles war Ursache der Verzögerung der Veröffentlichung des Aperçu, der erst im Jahre 1897 erscheinen konnte.

Wie in der Einleitung zu dem Werke gesagt ist, kann Russland in Bezug auf die Grösse seines Territoriums mit keinem anderen Staate der Erde verglichen werden. Es genügt, einen Blick auf die Karte des Kaiserreichs zu werfen, dessen Gebiet in einem ununterbrochenen Ganzen den sechsten Teil der festen Erde ausmacht, um sich von der ausserordentlichen Wichtigkeit zu überzeugen, welche die Schienenwege für dieses Land haben müssen, weil sie zur Verminderung der Entfernungen

Digitized by Google

sente son étendue géographique. Ce n'est, du reste, pas seulement par suite de l'étendue considérable de la Russie que les voies ferrées ont à jouer un rôle important dans le développement des forces vitales de ce pays. On peut affirmer qu'il existe peu d'autres contrées où, par suite des conditions économiques du pays, de bons moyens de communication sont aussi nécessaires à l'accroissement graduel de ses forces productives. C'est surtout au point de vue de la production, du caractère de l'industrie, de la distribution des rayons d'exploitation et du débit des richesses les plus importantes du pays, que la nécessité urgente d'un vaste réseau des meilleurs systèmes de voies de communication se fait sentir en Russie.

Actuellement, le manque de bons moyens de communication diminue graduellement, grâce à la construction de nouvelles voies ferrées et aussi grâce aux travaux exécutés en vue de l'amélioration des voies navigables. Néanmoins, les moyens de communication sont encore loin de répondre aux besoins du pays, et il arrive souvent qu'il y a des arrêts dans la circulation sur certaines lignes ferrées pendant les périodes d'encombrement. C'est également à cause du manque total de voies de communication aboutissant à plusieurs grands centres de production que des produits se vendent presque pour rien dans certaines parties de l'empire, tandis qu'ils atteignent des prix élevés dans d'autres régions.

Le réseau des chemins de fer russes, déjà assez vaste, puisqu'il s'élèvait en 1892 à 29 120 verstes ou 31 277 kilomètres, y compris 1876 kilomètres en Finlande, ne s'étendait jusqu'alors qu'à la Russie d'Europe et était loin de pouvoir être considéré comme complet. Sur l'immense superficie des possessions russes en Asie, la construction des chemins de fer venait à peine d'être commencée par l'établissement de la ligne transcaspienne, et les principales lignes ferrées ne reliaient entre elles et avec les ports de la mer Baltique et de la mer Noire, ainsi qu'avec la frontière de l'Europe occidentale, que les gouvernements du centre, de l'ouest et du nord.

La configuration de ces lignes, telle qu'elle résulte du développement graduel du réseau, a subi dans une large mesure les conditions tant écono-

dienen, welche seine geographische Ausdehnung aufweist. Übrigens kommt den Eisenbahnen nicht allein wegen der bedeutenden Ausdehnung Russlands eine wichtige Rolle in der Entwickelung der Lebenskräfte dieses Landes zu. Man darf behaupten, dass es wenig andere Staaten giebt, in denen, infolge der ökonomischen Lage des Landes, gute Kommunikationsmittel ebenso notwendig sind wie in Russland für das allmähliche Wachstum seiner produktiven Kräfte. Insbesondere hinsichtlich der Produktion, des Charakters der Industrie, der Teilung der Betriebsgebiete und des Absatzes der wichtigsten Reichtumer des Landes, macht sich die zwingende Notwendigkeit eines ausgedehnten Netzes von Verkehrswegen besten Systems in Russland fühlbar.

Gegenwartig vermindert sich der Mangel guter Verkehrsmittel allmählich, dank dem Baue neuer Eisenbahnen und dank auch den Arbeiten, welche mit Rücksicht auf die Verbesserung der Schifffahrtswege ausgeführt werden. Dessenungeachtet entsprechen die Verkehrsmittel noch lange nicht den Bedürfnissen des Landes, und es kommt oft vor, dass während der Perioden der Güteranhaufungen Verkehrshinderungen auf einigen Eisenbahnlinien eintreten. Der gänzliche Mangel an Verkehrswegen nach mehreren grossen Produktions-Centren ist auch schuld daran, dass die gleichen Produkte in einzelnen Teilen des Kaiserreichs fast umsonst verkauft werden, welche in anderen Gegenden hohe Preise erreichen.

Das Netz der russischen Eisenbahnen, das schon im Jahre 1892 ziemlich umfangreich war, indem es 29 120 Werst oder 31 277 Kilometer betrug, einschliesslich 1876 Kilometer in Finnland, umfasste bisher nur das europäische Russland und war weit davon, als abgeschlossen betrachtet werden zu können. Auf dem weiten Umkreis der russischen Besitzungen in Asien war der Bau von Eisenbahnen kaum begonnen durch die Anlage der transkaspischen Linie, und die Haupteisenbahnlinien verbanden unter sich und mit den Häfen der Ostsee und des Schwarzen Meeres, sowie mit der europäischen Westgrenze nur die inneren, die westlichen und die nördlichen Provinzen.

Auf die Gestaltung dieser Linien, so wie sie aus der allmählichen Entwickelung des Netzes hervorgegangen ist, hat sowohl die ökonomische, als auch

miques que politiques du pays. D'un autre côté, certaines conditions locales, le caractère topographique de la surface, le climat, la nature du sol, la population, les matériaux de construction, le genre de transport et, en général, toutes les conditions spéciales, auxquelles la construction des chemins de fer russes est intimement liée, donnent à ces voies ferrées un caractère tout spécial qui les distingue complètement, sous beaucoup de rapports, des autres chemins de fer européens. Pour se rendre compte des particularités des voies ferrées russes, de leur importance et de leur rôle économique, ainsi que de l'activité des transports, il est indispensable de donner rapidement quelques détails sur le territoire et la population de l'empire de Russie qui sont en relation directe avec les différentes branches de son industrie et avec ses richesses naturelles. L'ensemble des possessions de l'empire de la Russie occupe une étendue de 22 434 392 kilomètres carrés, dont 5 515 054 sont situés en Europe. Ainsi, pour 100 kilomètres carrés d'étendue, il n'y avait, en 1892, que 0,14 kilomètre de chemin de fer, soit 1 kilomètre de chemin de fer pour une surface de 715 kilomètres carrés. Si l'on ne considère que la superficie de la Russie d'Europe, où se concentrait presque exclusivement le réseau des voies ferrées, nous voyons qu'il n'y avait que 0,57 kilomètre de lignes ferrées par 100 kilomètres carrés de superficie. En comparaison du développement des chemins de fer dans d'autres pays de l'Europe, ce chiffre paraît très insignifiant, car il y avait, en 1890, en moyenne, par 100 kilomètres carrés de superficie, en Europe, 2,2 kilomètres de voies ferrées; en Belgique, 17,8; en Angleterre, 10,3; en Hollande, 8,6; en Allemagne, 7,9; en Suisse, 7,7; en France, 7,0. Pour apprécier la densité du réseau des chemins de fer, on peut également prendre comme base le chiffre de la population. On compte dans la Russie de l'Europe (la Finlande comprise) environ 96 millions d'habitants, ce qui donne 3,24 kilomètres de lignes ferrées par 10 000 habitants. Ce chiffre met vivement en évidence combien le manque de voies ferrées est encore sensible en Russie. Dans d'autres pays de l'Europe où la population est relativement plus clairsemée, le rapport de l'étendue des lignes ferrées au nombre des habi-

die politische Lage des Landes einen ausserordentlichen Einfluss gehabt. Andererseits geben lokale Verhältnisse, der topographische Charakter der Bodenfläche, das Klima, die Beschaffenheit des Bodens, die Bevölkerung, die Baumaterialien, die Natur der Transportgüter und im allgemeinen alle besonderen Zustände, zu denen der Bau der russischen Eisenbahnen in nahen Beziehungen steht, diesen Eisenbahnen einen ganz besonderen Charakter, welcher sie in vielen Beziehungen von den anderen europäischen Eisenbahnen vollständig unterscheidet. Um sich eine Idee von den Eigentümlichkeiten der russischen Eisenbahnen, von ihrer Bedeutung und ihrer ökonomischen Rolle, sowie von der Ausdehnung der Güterbeförderung zu machen, ist es unerlässlich, in rascher Reihenfolge einige Details über das Territorium und die Bevölkerung des russischen Reichs zu geben, die in direkter Beziehung zu den verschiedenen Zweigen seiner Industrie und seinen natürlichen Reichtümern stehen. Das russische Reich umfasst 22 434 392 Quadratkilometer, wovon 5 515 054 in Europa. Auf 100 Quadratkilometer kamen im Jahre 1892 nur 0,14 Kilometer Eisenbahn, d. i. 1 Kilometer Eisenbahn auf eine Fläche von 715 Quadratkilometer. Betrachtet man die räumliche Ausdehnung nur des europäischen Russland, in dem fast ausschliesslich die Eisenbahnen sich befinden, so sehen wir, dass da 0,57 Kilometer Eisenbahnen auf 100 Quadratkilometer Oberfläche kommen. Im Vergleich zur Entwickelung der Eisenbahnen in anderen Ländern Europas erscheint diese Ziffer sehr unbedeutend, denn im Jahre 1890 gab es im Durchschnitt in Europa auf 100 Quadratkilometer Oberfläche 2,2 Kilometer Eisenbahnen; in Belgien 17,8; in England 10,3; in Holland 8,6; in Deutschland 7,9; in der Schweiz 7,7; in Frankreich 7,0. Um die Dichtigkeit des Eisenbahnnetzes zu bestimmen, kann man auch die Bevölkerungsziffer als Grundlage nehmen. Man zählt im europäischen Russland (Finnland inbegriffen) ungefähr 96 Millionen Einwohner, was 3,4 Kilometer Eisenbahnen auf 10 000 Bewohner ergiebt. Diese Ziffer lässt so recht deutlich ersehen, wie sehr der Mangel an Eisenbahnen in Russland noch fühlbar ist. In anderen Ländern Europas, wo die Bevölkerung relativ dünner ist, ist das Verhältnis der Länge

Digitized by Google

tants est bien plus favorable. Le chiffre relatif à la Russie est ici également bien au-dessous de la moyenne pour l'ensemble de l'Europe. En admettant que la moyenne pour l'Europe entière était de 6,2 kilomètres par 10 000 habitants, le chiffre correspondant était pour la Suède de 16,8 kilomètres; pour la Suisse, 10,9; pour la France, 9,6; pour le Danemark, 9,1; pour l'Allemagne, 8,7; pour la Belgique 8,6; pour l'Angleterre, 8,5; pour la Norvège, 7,9; pour la Hollande, 6,6; pour l'Autriche-Hongrie, 6,2; pour l'Espagne, 5,6; pour le Portugal et la Roumanie, 4,6; pour l'Italie, 4,3, et pour la Grèce, 3,5 kilomètres. Seules de tous les pays d'Europe, la Serbie (2,2 kilomètres) et la Turquie en y comprenant la Bulgarie (2,0 kilomètres) présentaient des chiffres au-dessous de ceux de la Russie d'Europe.

Le nombre peu considérable des villes, par rapport à l'étendue du territoire, empêche les produits ruraux de se répandre plus largement, et par suite du manque de marchés ultérieurs et de la difficulté des moyens de communication, plusieurs provinces très fertiles de l'empire ne peuvent exporter leur production. D'un autre côté, la prépondérance marquée de la population rurale sur celle des villes, et le fait que leur occupation presque unique consiste dans l'extraction des matières premières exportées à l'étranger ou transportées vers les centres industriels de l'intérieur, sont cause du peu d'importance du transport des voyageurs sur les chemins de fer russes comparé à celui des marchandises. Pour les mêmes raisons, ces chemins de fer ont essentiellement un caractère de lignes de transit. Relativement à ses débouchés, le réseau, composé en 1892 de cinquante chemins de fer avec leurs embranchements plus ou moins compliqués, peut être divisé en quatre groupes ou rayons, savoir: deux, comprenant les bassins de la mer Baltique et de la mer Noire; le troisième, le bassin fluvial du Volga, et le quatrième, la frontière sud-ouest du pays. Il existe, en outre, deux lignes séparées: le chemin de fer militaire Transcaspien et la grande ligne Transsibérienne encore en construction.

Les chemins de fer, ces puissants moyens de communication, pour l'amélioration desquels tous

der Eisenbahnen zur Zahl der Bewohner ein viel günstigeres. Die auf Russland bezügliche Ziffer ist hier ebenfalls weit unter dem Mittel für das gesamte Europa. Indem man das Mittel für das gesamte Europa mit 6,2 Kilometer für 10 000 Bewohner annimmt, ergeben sich als entsprechende Ziffer für Schweden 16,8 Kilometer; für die Schweiz 10,9; für Frankreich 9,6; für Dänemark 9,1; für Deutschland 8,7; für Belgien 8,6; für England 8,5; für Norwegen 7,9; für Holland 6,6; für Österreich-Ungarn 6,2; für Spanien 5,6; für Portugal und Rumänien 4,6; für Italien 4,3 und für Griechenland 3,5 Kilometer. Von allen Staaten Europas zeigen allein Serbien (2,2 Kilometer) und die Türkei mit Bulgarien (2,0 Kilometer) Ziffern, welche niedriger sind als die Ziffer für das europäische Russland.

Die im Verhältnis zur Ausdehnung des Gebiets nicht beträchtliche Zahl von Städten verhindert den leichteren Absatz der Produkte des Ackerbaues, und infolge des Mangels an anderen Märkten und der schwierigen Verkehrsmittel können mehrere sehr fruchtbare Provinzen des Reichs ihre Produkte nicht absetzen. Andererseits sind das hervortretende Überwiegen der Landbevölkerung über diejenige der Städte, sowie die einzige Beschäftigung derselben, die in der Gewinnung der nach dem Auslande exportierten oder nach den Industrie-Centren im Innern beförderten Rohmaterialien besteht, Ursachen des im Vergleich zum Gütertransport wenig bedeutenden Personentransports auf den russischen Eisenbahnen. Aus den gleichen Gründen haben diese Eisenbahnen wesentlich den Charakter von Transitlinien. Hinsichtlich der Absatzgebiete kann das Netz vom Jahre 1892, das aus fünfzig Eisenbahnen mit ihren mehr oder weniger ausgedehnten Zweigbahnen besteht, in vier Gruppen oder Gebiete eingeteilt werden, nämlich: zwei, welche die Ostsee und das Schwarze Meer umschliessen; die dritte, welche das Flussgebiet der Wolga einnimmt und die vierte an der Südwestgrenze des Landes. Ausserdem bestehen zwei für sich ein Ganzes bildende Bahnen: die transkaspische Militärbahn und die noch im Bau begriffene grosse sibirische Eisenbahn.

Die Eisenbahnen, diese wichtigen Verkehrsmittel, an deren Verbesserung alle civilisierten Völker

Digitized by Google

les peuples civilisés ont beaucoup travaillé avant de les amener à leur état de développement actuel présentent dans tous les pays des traits généraux souvent semblables. Mais les chemins de fer russes offrent, en outre, certaines particularités individuelles, tant par le système de construction que par celui de l'exploitation, parce qu'il a fallu tenir compte de l'influence des différentes causes locales. Le sol de la Russie d'Europe, sur toute son étendue, est une immense plaine plus ou moins ondulée. C'est ce qui a amené la possibilité de tracer souvent en Russie les voies ferrées en ligne droite, chose rare dans l'Europe occidentale. Les grandes distances entre les lieux de production et les lieux de consommation, et le manque général de grands centres intermédiaires, ont aussi contribué à la tendance de construire les grandes voies ferrées suivant un tracé rectiligne. En raison des conditions climatériques de la Russie, les chemins de fer y sont exposés aux dangers des tourmentes de neige, c'est ce qui a fait éviter de creuser des tranchées profondes dans lesquelles se produisent les amoncellements. Aussi, même dans les steppes, la construction en remblai des chemins de fer est obligatoire. Dans l'Asie centrale, les ingénieurs ont rencontré un obstacle qui empêche d'entretenir régulièrement et en bon état les voies ferrées, ce sont les sables mouvants. Il s'est aussi présenté de grandes difficultés à l'établissement de la voie dans les terrains marécageux de Polésie. D'un autre côté, les nombreuses et abondantes rivières traversées par les lignes ferrées ont donné lieu à la nécessité de construire plusieurs ponts d'une très grande longueur. D'ailleurs, la tendance à diminuer autant que possible les dépenses de premier établissement, par suite du manque de capitaux, a été un obstacle, dans plusieurs circonstances, à l'utilisation de toutes les conditions favorables à la construction des chemins de fer. Les matériaux de construction ont également eu une grande influence sur le mode d'établissement du réseau des voies ferrées russes. L'abondance, le bon marché et la bonne qualité des bois de construction dans certaines parties de la Russie, et en même temps le peu de développement de la production métallurgique, ont été la cause que les chemins de fer russes sont presque exclusivement

mächtig gearbeitet haben, bevor sie in dem heutigen Stand der Entwickelung waren, zeigen in allen Ländern allgemeine, oft gleichartige Zustände. Die russischen Eisenbahnen jedoch haben noch gewisse individuelle Eigentümlichkeiten, sowohl hinsichtlich der Bauart als auch in betreff des Betriebs, weil dem Einflusse der verschiedenen lokalen Umstände Rechnung getragen werden musste. Der Boden des europäischen Russland bildet in seiner ganzen Ausdehnung eine ungeheuere mehr oder minder wellenförmige Fläche. Dadurch ist die Möglichkeit gegeben gewesen, die Eisenbahnen in Russland häufig in gerader Richtung anzulegen, was im westlichen Europa selten vorkommt. Die grossen Entfernungen zwischen den Produktions- und den Konsumationspunkten und das allgemeine Fehlen bedeutender Vermittlungs-Centren haben auch zu der Neigung beigetragen, grosse Eisenbahnstrecken geradlinig zu bauen. Durch die klimatischen Verhältnisse in Russland sind die Eisenbahnen daselbst den Gefahren der Schneestürme ausgesetzt, was dazu geführt hat, tiefe Einschnitte zu vermeiden, in welchen sich Schneeanhäufungen bilden können. Daher ist selbst in den Steppen die Anlage der Eisenbahnen auf Dämmen obligatorisch. In Centralasien ist den Ingenieuren ein Hindernis entgegengetreten, das die regelmässige Unterhaltung der Eisenbahnen in gutem Zustande verhindert, nämlich der Flugsand. Grosse Schwierigkeiten haben sich auch bei der Schienenlegung in den sumpfigen Gegenden Polesiens gezeigt. Andererseits haben die von den Eisenbahnen durchschnittenen zahlreichen und wasserreichen Flüsse den Bau mehrerer Brücken von sehr grosser Länge erforderlich gemacht. Gleichzeitig war die Tendenz, die Anlagekosten wegen Kapitalmangels so viel wie möglich zu verringern, in vielen Fällen ein Hindernis für die Ausnützung aller für den Bau der Eisenbahnen günstigen Verhältnisse. Die Baumaterialien haben ebenfalls einen grossen Einfluss auf die Art des Baues des russischen Eisenbahnnetzes gehabt. Der Ueberfluss, die Billigkeit und die gute Qualität der Bauhölzer in einigen Teilen Russlands und gleichzeitig die geringe Entwickelung der Eisenindustrie waren Ursache, dass die russischen Eisenbahnen fast ausschliesslich auf Holzschwellen gebettet sind.

Digitized by Google

établis sur des traverses en bois. Stations et autres bâtiments sur la ligne, ainsi que les ponts, sont construits en bois, dont on s'est longtemps servi également pour le chauffage des locomotives.

Ainsi qu'il a déjà été dit, la plupart des voies ferrées russes ne s'occupent que du transport des marchandises en transit venant des endroits éloignés, en destination des ports de mer et des marchés étrangers. Leur influence ne s'exerce donc que bien faiblement sur la région qu'elles traversent. Quoique depuis quelques années, dans certaines parties du pays, on se soit mis à construire des embranchements affluents et que le gouvernement encourage par toute espèce de moyens ces entreprises, une amélioration sensible de l'influence des chemins de fer russes ne se manifeste que lentement dans ce sens, par suite du manque d'initiative et aussi de la rareté des capitaux. Il se produit actuellement néanmoins une tendance très marquée en faveur du développement de l'industrie à l'intérieur du pays. A mesure que cette tendance progressive, qui est intimement liée à l'amélioration des voies de communication, s'accroîtra, le caractère du transport des marchandises devra nécessairement changer.

Nous ne nous excuserons pas d'avoir fait les nombreux extraits qui précèdent. Les considérations et informations générales exposées avec beaucoup de talent et de lucidité dans l'introduction, dans laquelle nous avons si largement puisé, nous ont, en effet, paru trop intéressantes pour que nous ayons pu nous contenter d'en faire l'objet d'une simple et rapide analyse.

Histoire de la construction des chemins de fer russes; insuccès au point de vue financier; changement de forme dans la possession de ces chemins de fer, rachat, etc.

La première ligne construite en Russie fut celle de St-Pétersbourg à Pavlovsk. Elle fut créée, en 1836, aux frais d'une société anonyme dont les statuts pourraient encore servir à présent de modèle pour les chemins de fer secondaires. En 1842, il fut décidé de construire un chemin de fer entre St-Pétersbourg et Moscou aux frais du trésor public. Commencée en juin 1843, cette ligne ne fut entièrement livrée à la circulation que le

Stations- und andere Gebäude auf der Strecke, sowie Brücken sind in Holz aufgeführt, dessen man sich lange Zeit auch zur Heizung der Lokomotiven bedient hat.

Wie schon gesagt, befördern die meisten russischen Eisenbahnlinien nur Güter im Transit, die von fernen Gegenden herkommen und nach Seehäfen und fremden Märkten bestimmt sind. Ihr Einfluss ist daher auf die von ihnen durchlaufene Gegend ein sehr schwacher. Obgleich man seit einigen Jahren in einigen Teilen des Landes Zweigbahnen gebaut hat und die Regierung diese Unternehmen auf jede nur mögliche Art fördert, so tritt eine fühlbare Besserung des Einflusses der russischen Eisenbahnen in der gedachten Richtung nur langsam in die Erscheinung, weil der Unternehmungsgeist fehlt und auch die Kapitalien mangeln. Es vollzieht sich indessen gegenwärtig ein sehr bemerkbarer Umschwung zu gunsten der Entwickelung der Industrie im Innern des Landes. In dem Masse als diese fortschrittliche Bewegung, welche mit der Verbesserung der Verkehrswege Hand in Hand geht, wächst, muss die Art des Gütertransports notwendigerweise sich ändern.

Es bedarf wohl keiner Rechtfertigung für die vorstehenden zahlreichen Auszüge. Die allgemeinen Betrachtungen und Informationen, die mit viel Talent und Klarheit in der Einleitung, aus der wir reichlich geschöpft haben, zusammengestellt sind, erschienen uns in der That viel zu interessant, als dass wir uns nur mit einer einfachen und kurzen Übersicht hätten begnügen können.

Geschichte des Baues der russischen Eisenbahnen; finanzieller Misserfolg; Besitzwechsel bei den russischen Eisenbahnen, Rückkauf u. s. w.

Die erste in Russland gebaute Linie war diejenige von St. Petersberg nach Pawlowsk. Sie wurde im Jahre 1836 durch eine Aktiengesellschaft gebaut, deren Statuten heute noch als Muster für Sekundärbahnen dienen könnten. Im Jahre 1842 wurde beschlossen, eine Eisenbahn zwischen St. Petersburg und Moskau auf Staatskosten zu bauen. Angefangen im Juni 1843, wurde diese Linie erst am 1. November 1851 in ihrer ganzen Ausdehnung

Digitized by Google

1er novembre 1851. On commença également, à partir de 1841, la construction des chemins de fer en Pologne. On y avait déjà projeté un tramway partant de Varsovie vers la frontière d'Autriche, par Skernevice, Pétrokov et Tchénstokhow, afin de réduire le prix de transport des voyageurs se rendant à Vienne. L'exécution des travaux de cette voie depuis Varsovie avait été autorisée, et le gouvernement reprit ensuite à ses frais la construction qui avait été interrompue, avec l'intention de substituer la vapeur aux chevaux. Cette ligne, inaugurée en 1845, fut exploitée par le gouvernement jusqu'en 1857, année où elle passa, pour soixante-quinze ans, entre les mains d'une compagnie privée qui devait verser annuellement la somme de 240 000 roubles, soit 4 % du capital de 6 millions de roubles dépensé pour sa construction. La construction aux frais de l'etat du chemin de fer de St-Pétersbourg à Varsovie fut sanctionnée par un ordre impérial du 15 février 1851, et une section de cette ligne, celle de St-Pétersbourg à Gatchina, fut livrée à la circulation en 1853. La guerre de Crimée mit en évidence la nécessité de construire de nouvelles lignes ferrées, et un groupe de capitalistes, parmi lesquels se trouvaient les maisons de banque de Stieglitz, Baring, Hope, Pereire, etc., reçut en 1857 l'autorisation de fonder une société anonyme au capital de 250 millions de roubles, sous la raison sociale: «Grande société des chemins de fer russes», pour construire un réseau de 4000 verstes de chemins de fer. Les deux premières émissions d'actions et d'obligations de la Grande société, s'élevant ensemble à 110 millions de roubles, furent bien couvertes par la souscription. Cependant, ces capitaux furent insuffisants, non seulement pour terminer le réseau, mais même pour achever les lignes de St-Pétersbourg-Varsovie et de Nijni-Novgorod, et la société éprouva de grandes difficultés à se procurer de nouveaux fonds. Le gouvernement dut alors lui avancer 33 millions de roubles pour achever ces travaux et, en outre, la dispenser de l'obligation de construire des lignes entre Moscou et Théodosie, et entre Orel ou Koursk et Libau. Lorsque les lignes de la Grande société furent enfin achevées, on put calculer que celle de St-Pétersbourg-Varsovie avait coûté 125,1 millions de roubles, ou 104 000 roubles par verste, et celle

dem Verkehr übergeben. Von 1841 ab wurde auch mit dem Bau der Eisenbahnen in Polen begonnen. Es war eine Trambahn von Warschau nach der österreichischen Grenze projektiert gewesen über Skernewice, Petrokow und Tschenstochow, um den Fahrpreis für die Reisenden nach Wien ermässigen zu können. Die Ausführung der Arbeiten für diese Linie ab Warschau war genehmigt worden und die Regierung übernahm später, nach eingetretener Unterbrechung des Baues, die Weiterführung desselben auf ihre Kosten mit der Absicht, an Stelle der Pferde den Dampf zu benützen. Diese Bahn, die im Jahre 1845 eröffnet wurde, wurde durch die Regierung bis zum Jahre 1857 betrieben, zu welcher Zeit sie auf fünfundsiebzig Jahre an eine Privatgesellschaft überging, welche jährlich 240 000 Rubel oder 4 % des für den Bau verwendeten Kapitals von 6 Millionen Rubel zu vergüten hatte. Der Bau der Eisenbahn von St. Petersburg nach Warschau auf Staatskosten wurde durch eine Entschliessung des Kaisers vom 15. Februar 1851 genehmigt und eine Teilstrecke derselben, von St. Petersburg bis Gatschina, im Jahre 1853 eröffnet. Der Krimkrieg hatte die Notwendigkeit hervortreten lassen, neue Eisenbahnen zu bauen, und eine Gruppe von Kapitalisten, unter welchen sich die Bankhäuser Stieglitz, Baring, Hope, Pereire u. s. w. befanden, erhielt im Jahre 1857 die Ermächtigung, eine Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 250 Millionen Rubel unter der Firma: «Grosse Gesellschaft der russischen Eisenbahnen» zu gründen, um ein Netz von 4000 Werst Eisenbahnen zu bauen. Die beiden ersten Ausgaben von Aktien und Obligationen der Grossen Gesellschaft, die sich zusammen auf 110 Millionen Rubel beliefen, wurden alsbald durch Subskription gedeckt. Dieses Kapital war jedoch ungenügend, nicht nur für den Ausbau des Netzes, sondern selbst auch für die Vollendung der Linien St. Petersburg-Warschau und nach Nishnij-Nowgorod, und die Gesellschaft hatte grosse Schwierigkeiten, sich neue Kapitalien zu verschaffen. Die Regierung war genötigt, ihr 33 Millionen Rubel vorzuschiessen, um die Arbeiten beendigen zu können, und musste sie ausserdem von der Verpflichtung entbinden, die Linien zwischen Moskau und Theodosia und zwischen Orel oder Kursk und Libau zu bauen.

Digitized by Google

de Nijni-Novgorod 36,1 millions ou 88 000 par verste, chiffres qui dépassaient de 40 % les prévisions. Au commencement de 1858, le comité de la bourse de Riga entreprit la construction du chemin de fer de Riga à Dvinsk (Dunabourg) et se contenta de la garantie de 4½ % que le gouvernement accorda sur la base du prix moyen d'une verste, soit 53 561 roubles métalliques. A l'instar de celui de Riga-Dvinsk, le chemin de fer de Dvinks-Vitebsk fut construit au moyen d'un capital-actions de 66 872 roubles par verste avec garantie de 5 % métallique. Ces deux lignes furent construites par des entrepreneurs anglais. En 1858 fut décidé l'établissement de la ligne du Volga au Don et, en 1859, la construction des chemins de fer de Moscou-Iaroslav, de Saratov et de Riga-Mitau. Les difficultés financières que rencontra la société qui avait entrepris la construction de ces lignes mirent celle-ci dans l'impossibilité de terminer les travaux, de sorte qu'en janvier 1863 le gouvernement dut l'autoriser à se borner de construire le chemin de fer de Moscou à Riazan. On commença, en 1859, la construction de la ligne Moscou-Iaroslav par la section qui conduit jusqu'au bourg de Serguiev. Une société anonyme se forma dans ce but au capital de 4 050 000 roubles, sans garantie ni subsides du gouvernement, mais ce dernier dut, en 1861, faire à la société une avance de 588 525 roubles, un nombre d'actions émises n'ayant pas été souscrit.

Malgré la situation très difficile des finances et du crédit en Russie, la construction des chemins de fer préoccupa vivement les pouvoirs publics. Des concessions furent accordées entre 1861 et 1864, d'abord à des entrepreneurs russes, ensuite à des capitalistes étrangers, pour la construction du chemin de fer d'Odessa par Kiev, avec raccordement aux lignes projetées à Théodosie ou à Libau, soit un parcours de 1400 verstes, des lignes d'Odessa à Berditchev et à Koursk par Kiev, de la ligne d'Odessa à Kiev avec embranchement

Als die Linien der Grossen Gesellschaft endlich beendigt waren, wurde festgestellt, dass die Strecke St. Petersburg-Warschau 125,1 Millionen Rubel, oder 104 000 Rubel die Werst und diejenige nach Nishnij-Nowgorod 36,1 Millionen oder 88 000 Rubel die Werst gekostet hatten, welche Summen den Voranschlag um 40 % überstiegen. Im Jahre 1858 unternahm das Börsen-Komitee von Riga den Bau der Eisenbahn Riga-Dwinsk (Dünaburg) und begnügte sich mit einer Zinsgarantie von 4½ %, welche die Regierung auf Grund eines mittleren Kostenbetrages per Werst von 53 561 Silberrubel bewilligte. In ähnlicher Weise wie die Linie Riga-Dwinsk wurde die Eisenbahn Dwinsk-Witebsk mit eivem Aktienkapital von 66 872 Rubel per Werst und einer Zinsgarantie von 5 % in Metall gebaut. Diese beiden Linien wurden von englischen Unternehmern erstellt. Im Jahre 1858 wurde der Bau der Linie von der Wolga zum Don und im Jahre 1859 die Erstellung der Eisenbahnen von Moskau nach Jaroslaw, von Saratow und von Riga-Mitau beschlossen. Die finanziellen Schwierigkeiten, welchen die Gesellschaft begegnete, die den Bau dieser Linien unternommen hatte, machten es ihr unmöglich, die Arbeiten zu vollenden, so dass im Januar 1863 die Regierung dieselbe ermächtigen musste, sich auf den Bau der Eisenbahn Moskau-Riazan zu beschranken. Im Jahre 1859 begann die Erstellung der Linie Moskau-Jaroslaw mit dem Bau der Teilstrecke bis zum Dorfe Serguiew. Zu diesem Zwecke hatte sich eine Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 4 050 000 Rubel gebildet, ohne Zinsgarantie noch Zuschüsse seitens der Regierung; die letztere musste jedoch im Jahre 1861 der Gesellschaft einen Vorschuss von 588 525 Rubel machen, weil eine Anzahl ihrer Aktien keine Abnahme gefunden hatte.

Trotz der sehr schwierigen Lage, in der sich die Finanzen und der Kredit Russlands befanden, beschäftigte dennoch der Bau der Eisenbahnen lebhaft die Staatsleitung. Zwischen 1861 und 1864 wurden zuerst an russische Unternehmer, dann an fremde Kapitalisten Konzessionen verliehen für die Erstellung der Eisenbahn Odessa-Kiew mit Anschluss an die projektierten Linien nach Theodosia oder nach Libau, d. i. für eine Strecke von 1400 Werst, ferner für die Linien von Odessa nach Berditschew und Kursk über Kiew, die Bahn Odessa-

Digitized by Google

jusqu'au Dniestre, d'une longueur totale de 647 verstes, et d'une voie ferrée entre Moscou et la mer Noire. Mais les différentes sociétés financières qui s'étaient successivement constituées en vue de l'exécution de ces travaux durent renoncer à la tâche en raison de l'impossibilité de se procurer les capitaux nécessaires. Le gouvernement dut alors entreprendre à ses frais la construction des lignes Odessa-Balta et Moscou-Orel d'abord et, plus tard, de celles entre Balta et Elisabethgrad et entre Orel et Koursk. La construction de ces lignes fut poussée avec beaucoup d'énergie et donna lieu à l'essai de deux moyens nouveaux pour activer l'exécution des travaux et diminuer le chiffre des dépenses. La ligne d'Odessa fut construite sous la haute surveillance du général-gouverneur de Novorossiisk et sous la direction spéciale du baron von Ungern-Sternberg, par des ingénieurs, pour la plupart russes, et par suite du manque d'ouvriers sur place, les travaux furent exécutés sur la plus grande partie du trajet par des soldats des compagnies disciplinaires au nombre de 7500 et par 1500 détenus civils. De son côté, le chemin de fer de Moscou fut construit sous la haute surveillance du Ministère des voies de communication, par des ingénieurs au service de l'état, par voie administrative, c'est-à-dire que l'on rejeta les forfaits et les bordereaux de prix et que l'on promit des primes aux constructeurs pour les économies réalisées par eux sur les devis préalablement approuvés. Ce mode fut également adopté pour les lignes d'Elisabethgrad à Krukov, sur le Dniepre, et de Razdelnaïa à Kichinev; le prix de revient de la verste fut à peu près de 48 000 roubles papier. Outre ces lignes, celles de Krukov à Krémentchoug et de Znamenka à Nicolaïev furent construites sous la direction du baron von Ungern-Sternberg. Pour la ligne de Moscou-Koursk, on essaya du second système en basant le prix de la verste sur l'estimation de 64 000 roubles papier et ce procédé fut adopté ensuite pour tous les chemins de fer construits par l'état; il est encore en usage aujourd'hui, et est basé sur des devis estimatifs approuvés spécialement pour chaque ligne. Après différentes autres tentatives d'octroyer des concessions à des financiers et entrepreneurs russes et étrangers pour la construction de nouvelles lignes, tentatives qui

Kiew mit Zweiglinie zum Dniester, in einer Gesamtlänge von 647 Werst, und für eine Linie zwischen Moskau und dem Schwarzen Meere. Aber die verschiedenen Finanzgesellschaften, die sich nacheinander zum Zwecke der Ausführung der Arbeiten gebildet hatten, mussten angesichts der Unmöglichkeit, die erforderlichen Kapitalien zu beschaffen, ihrer Aufgabe entsagen. Die Regierung musste auf ihre Kosten zuerst den Bau der Linien Odessa-Balta und Moskau-Orel und später der Linien zwischen Balta und Elisabethgrad und zwischen Orel und Kursk übernehmen. Der Bau dieser Linien wurde mit grosser Energie betrieben und veranlasste die Erprobung zweier neuer Mittel, um die Ausführung der Arbeiten zu beschleunigen und den Betrag der Ausgaben zu vermindern. Die Linie von Odessa wurde unter der Oberaufsicht des Generalgouverneurs von Noworossijsk und unter der speciellen Leitung des Barons von Ungern-Sternberg grösstenteils durch russische Ingenieure ausgeführt, und zwar wegen Mangels an Arbeitern an Ort und Stelle auf dem grössten Teile der Strecke durch Soldaten der Straf-Compagnien in einer Anzahl von 7500 Mann und durch 1500 Civil-Strafgefangene. Die von Moskau ausgehende Eisenbahn ist dagegen unter der Oberaufsicht des Ministers der Verkehrsanstalten durch Staatsingenieure im administrativen Wege ausgeführt, d. h. es ist von Übernahmen und Preisaufstellungen abgesehen und es sind den Bauausführern Prämien für die Ersparnisse zugesagt worden, die durch sie gegenüber den vorläufig genehmigten Voranschlägen erzielt werden würden. Dieses Verfahren wurde für die Linien von Elisabethgrad nach Krukow am Dnieper und von Rasdelnaja nach Kischinew ebenfalls angenommen; der Kostenpreis per Werst war ungefähr 48 000 Rubel Papier. Ausser diesen Linien wurden diejenigen von Krukow nach Krementschug und von Znamenka nach Nicolajew unter der Leitung des Barons von Ungern-Sternberg gebaut. Für die Linie Moskau-Kursk wurde mit dem zweiten System ein Versuch gemacht, wobei der Preis einer Werst auf 64 000 Rubel Papier geschätzt war, welches Verfahren alsdann auf alle durch den Staat gebaute Eisenbahnen angewendet wurde; es ist noch heute in Übung und beruht auf schätzungsweise aufgestellten Voranschlägen,

Digitized by Google

échouèrent l'une après l'autre par suite de l'impossibilité des concessionnaires de se procurer les capitaux indispensables, une nouvelle période, plus favorable pour l'état, fut inaugurée.

Cette heureuse révolution dans l'œuvre des chemins de fer russes fut faite par la compagnie fondée par M. de Derviz en mars 1865, pour construire le chemin de Riazan-Koslov, au capital de 75 965 roubles métalliques par verste, dont un tiers en actions et deux tiers en obligations garanties à 5%. La construction du chemin de fer Riazan-Koslov nous met pour la première fois en présence de deux innovations qui ont exercé une très grande influence sur le développement du réseau des chemins de fer russes. Avant la création de cette ligne, les compagnies cherchant à former un capital recouraient surtout à l'émission d'actions. Comme la garantie accordée à ces valeurs ne prenait cours qu'à partir de l'inauguration de la ligne, elles couraient tous les risques de la construction (telle était du moins l'impression générale) et jouissaient peu de la faveur des capitalistes. A partir de cette époque, au contraire, les actions n'ont plus qu'une importance secondaire; elles ne forment plus qu'un tiers ou un quart du capital, qui est complété par une émission d'obligations. La ligne de Riazan-Koslov fut livrée à la circulation dans un espace de temps exceptionnellement court. Plus d'un an se passa sans que de nouvelles concessions fussent délivrées. Mais quand on eut connaissance des larges profits donnés par la nouvelle ligne, un grand nombre de concurrents se présentèrent pour obtenir des concessions, et entre autres les zemstvos provinciaux (assemblées territoriales), auxquels le gouvernement a été en général disposé à donner la préférence. Avec plus ou moins de succès, des sociétés ou les zemstvos, qui souvent, d'ailleurs, cédèrent les concessions obtenues par eux à des entrepreneurs particuliers, s'engagèrent à construire les chemins de fer de Koslov—Voronège, Koursk—Kiev, Griazi—Eletz, Eletz—Orel, Chouïa—Ivanovo, Orel—Vitebsk, Riga—Mitau, Poti—Tiflis et de Koursk—Kharkov formant l'une des sections de la ligne de Koursk—

die für jede Linie besonders genehmigt werden. Nach verschiedenen anderen Versuchen, Konzessionen für den Bau neuer Linien an Financiers und russische und fremde Unternehmer zu erteilen, Versuche, die einer nach dem anderen an der Unmöglichkeit scheiterten, die unerlässlichen Kapitalien zu beschaffen, begann eine neue, für den Staat vorteilhaftere Periode.

Diese glückliche Wendung in der Anlage der russischen Eisenbahnen wurde durch die von Herrn de Derviz im März 1865 gegründete Gesellschaft hervorgerufen, welche die Eisenbahn Riazan-Koslow zum Preise von 75 965 Metallrubel per Werst erstellte, wofür das Kapital zu einem Drittel in Aktien und zu zwei Dritteln in Obligationen mit 5% Zinsgarantie beschafft wurde. Der Bau der Eisenbahn von Riazan nach Koslow zeigt uns zum erstenmal zwei Neuerungen, welche einen sehr grossen Einfluss auf die Entwickelung des Netzes der russischen Eisenbahnen hatten. Vor der Erstellung dieser Linie nahmen die Gesellschaften, welche ein Kapital zusammenzubringen hatten, hauptsächlich ihre Zuflucht zur Ausgabe von Aktien. Da die diesen Wertpapieren zugestandene Zinsgarantie erst mit der Eröffnung der Linie ins Leben trat, so liefen sie das Risiko des Baues (so war wenigstens die allgemeine Auffassung), und hatten sie sich deshalb der Gunst der Kapitalisten nicht zu erfreuen. Mit Beginn der in Rede stehenden Periode dagegen haben die Aktien nur noch eine sekundäre Bedeutung; sie bilden nur noch ein Drittel oder ein Viertel des Kapitals, das durch Ausgabe von Obligationen komplettiert wird. Die Linie Riazan-Koslow wurde in einer ausnahmsweise kurzen Frist dem Verkehre übergeben. Mehr als ein Jahr ging vorüber, ohne dass neue Konzessionen erteilt wurden. Aber als man von dem reichlichen Gewinne erfuhr, den die neue Linie abwarf, fand sich eine grosse Zahl von Bewerbern um Konzessionen ein und darunter unter anderen die Provinzial-Zemstwos (territoriale Verbände), welchen im allgemeinen die Regierung den Vorzug zu geben geneigt war. Mit mehr oder weniger Erfolg begannen Gesellschaften oder Zemstwos, welche übrigens oft die von ihnen erlangten Konzessionen an Privatunternehmer abtraten, die Eisenbahnen Koslow-Woronesch, Kursk-Kiew, Grjasy-Eletz, Eletz-Orel, Schuja-Ivanowo,

Digitized by Google

Kharkov—Azov. Lors de la concession octroyée pour la construction du chemin de fer de Griazi—Tsaritzyne, on vit apparaître pour la première fois des actions garanties par le zemstvo et non par l'état. En outre, l'administration des finances introduisit une innovation très importante par ses conséquences, c'est l'acquisition des obligations par le gouvernement lui-même. Cette nouvelle mesure contribua singulièrement à faciliter la construction des chemins de fer en la soustrayant à l'influence du monde financier. Au mois d'avril 1868, les zemstvos de Tambov et de Koslov reçurent la concession du chemin de fer de Koslov-Tambov d'après ces nouvelles conditions. La noblesse d'Esthonie obtint la concession, sans garantie, pour la construction de la ligne de Port-Baltique à St-Pétersbourg; cependant, en novembre 1870, une garantie métallique de 3 % pour son capital entier lui fut accordée. Un autre système encore fut inauguré lors de la concession accordée pour la construction du chemin de fer de Tambov-Saratov, d'une longueur de 340 verstes, aux zemstvos de Saratov et de Kirsanov (gouvernement de Tambov), conjointement avec l'administration de la ville de Saratov. Le capital fixé à 27 734 236 roubles métalliques (81 571 métalliques la verste) fut formé par l'émission de 27,3 % d'actions et de 72,7 % d'obligations. Les zemstvos et l'administration de la ville de Saratov garantissaient complètement à la compagnie constituée pour la construction et l'exploitation de la ligne, depuis le jour de l'émission des actions jusqu'à expiration du terme de la concession, un bénéfice net de 5 % du capital-actions de 7 573 326 roubles métalliques, et, de plus $^{1}/_{12}$ % pour l'amortissement, le tout payable en roubles argent. Le gouvernement se bornait à s'engager à accepter comme cautionnement les actions de la compagnie, à l'égal des papiers garantis par lui. Cependant, les actions se placèrent difficilement et ce ne fut qu'avec le concours du gouvernement que les obligations de la compagnie purent être placées.

On voit d'après ce qui précède combien furent nombreuses et variées les tentatives pour arriver à un système de concession qui garantît le mieux les intérêts du pays et du gouvernement. Celui

Orel-Witebsk, Riga-Mitau, Poti-Tiflis und Kursk-Kharkow, eine der Teilstrecken der Linie Kursk-Kharkow-Asow. Gelegentlich der für den Bau der Eisenbahn Grjasy-Zarizyn erteilten Konzession traten zum erstenmal Aktien in die Erscheinung, die vom Zemstwo und nicht vom Staate garantiert waren. Ausserdem liess die Finanzverwaltung eine in ihren Folgen sehr wichtige Neuerung eintreten, nämlich den Erwerb von Obligationen durch die Regierung selbst. Diese neue Massregel trug sehr viel dazu bei, den Bau der Eisenbahnen zu erleichtern, indem sie ihn dem Einfluss der Finanzwelt entzog. Im Monat April 1868 erhielten die Zemstwos von Tambow und Koslow unter diesen neuen Bedingungen die Konzession für die Eisenbahn Koslow-Tambow. Die Ritterschaft von Esthland erhielt, ohne Garantie, die Konzession für den Bau der Linie Baltischport-St. Petersburg; im November 1870 jedoch wurde ihr eine Garantie von 3 % in Silber auf das ganze Kapital gewährt. Noch ein anderes System kam zur Anwendung bei der Konzession für den Bau der Eisenbahn Tambow-Saratow, eine Strecke von 340 Werst Länge, die den Zemstwos von Saratow und Kirsanow (Gouvernement Tambow) im Verein mit der Verwaltung der Stadt Saratow verliehen wurde. Das auf 27 734 236 Rubel Silber (81 571 Silberrubel die Werst) festgesetzte Kapital wurde durch Ausgabe von 27,3 % Aktien und 72,7 % Obligationen gebildet. Die Zemstwos und die Verwaltung der Stadt Saratow garantierten vollständig der für den Bau und Betrieb der Linie errichteten Gesellschaft, mit Wirkung vom Tag der Ausgabe der Aktien bis zum Ablaufe der Konzessionsdauer, einen Reingewinn von 5 % des Aktienkapitals im Betrage von 7 573 326 Silberrubel und ferner $^{1}/_{12}$ % für die Amortisation, das ganze in Silberrubel zahlbar. Die Regierung beschränkte sich darauf, sich zu verpflichten, die Aktien der Gesellschaft, gleich wie die vom Staat garantierten Papiere, als Kaution anzunehmen. Die Aktien waren jedoch schwer unterzubringen, und die Obligationen der Gesellschaft konnten auch nur unter Beihülfe der Regierung begeben werden.

Man sieht aus Vorstehendem, wie zahlreich und verschieden die Versuche waren, die gemacht wurden, um zu einem Konzessions-System zu gelangen, welches für die Interessen des Landes und

Digitized by Google

des concessions accordées aux zemstvos, qui était le plus fréquent, avait réussi le moins bien, ces assemblées n'étant entre les constructeurs ou concessionnaires et le gouvernement que des intermédiaires qui revenaient cher à l'état et qui généralement manquaient de compétence. Le gouvernement se vit donc obligé d'aviser et promulgua des ordonnances sur les concessions et leur mise en adjudication. Les propositions des soumissionnaires devaient être mises au concours, le prix le plus bas fut choisi et une garantie fut fréquemment accordée aux obligations formant généralement les deux tiers ou les trois quarts du capital à émettre. Conformément à ces principes furent octroyées les concessions pour la construction des chemins de fer de Moscou—Smolensk, de Libau, de Voronège—Rostov, de Scopine, d'Ivanov—Kineschma, de Brest—Graïévo, de Smolensk—Brest, de Lozovo—Sébastopol, etc. En 1870, on s'occupa pour la première fois de la construction des chemins de fer à voie étroite, et la première ligne de cette nature, établie, aux frais du gouvernement, pour relier la ville de Livny au chemin de fer d'Orel—Griazi, fut ouverte en avril 1871. D'autres lignes à voie étroite furent construites peu de temps après, notamment celles de Iaroslav à Vologda et de Novgorod à Tchoudovo.

Au mois de mars 1872, la compagnie du chemin de fer Riga-Mitau reçut le droit de prolonger son réseau jusqu'à la station de Mojeïka, sur un parcours de 91 verstes et, le 15 août 1873, après avoir changé à plusieurs reprises de concessionnaires et d'entrepreneurs, fut enfin livré à l'exploitation le chemin de fer de Kiev à Brest. La société russe de navigation, de commerce et du chemin de fer d'Odessa obtint la concession d'achever le réseau des chemins de fer d'Odessa, dont plusieurs lignes avaient été construites aux frais de l'état (et se trouvaient en exploitation à la fin de l'année 1869, savoir: ligne d'Odessa—Balta avec embranchement, 259 verstes; ligne de Balta—Elisabethgrad, 244 verstes, et ligne d'Elisabethgrad—Krémentchoug, 136 verstes), à condition: *a)* d'acheter au gouvernement les susdites lignes, *b)* de construire un chemin de fer de Kichinev au Pruth

der Regierung das vorteilhafteste sein würde. Dasjenige, welches die Konzessionen den Zemstwos verlieh, hatte am wenigsten Erfolg, da diese Verbände lediglich Vermittler zwischen den Unternehmern oder Konzessionären und der Regierung waren, die den Staat viel Geld kosteten und in der Regel zu wenig sachverständig waren. Die Regierung war daher genötigt, Rat zu schaffen, und sie erliess Vorschriften über die Konzessionen und ihre öffentliche Ausschreibung. Die Angebote der Submittenten sollten der Konkurrenz unterstellt und das niederste Angebot angenommen werden, und häufig wurde eine Zinsgarantie für die Obligationen gewährt, die in der Regel zwei Drittel oder drei Viertel des Baukapitals ausmachten. Nach diesen Grundsätzen wurden die Konzessionen für den Bau der Eisenbahnen Moskau-Smolensk, von Libau, von Woronesch nach Rostow, von Skopin, Ivanow-Kineschma, Brest-Grajewo, Smolensk-Brest, Losowo-Sebastopol u. s. w. verliehen. Im Jahre 1870 beschäftigte man sich zum erstenmale mit dem Baue von Schmalspurbahnen, und die erste Linie dieser Art, die auf Kosten der Regierung gebaut wurde, um die Stadt Liwny mit der Eisenbahn von Orel nach Grjasy zu verbinden, wurde im April 1871 eröffnet. Andere Schmalspurbahnen wurden kurz nachher gebaut, namentlich diejenigen von Jaroslaw-Wologda und von Nowgorod nach Tschudowo.

Im März 1872 erhielt die Gesellschaft der Riga-Mitau-Eisenbahn die Ermächtigung, ihr Netz bis zur Station Mojeïka auf eine Entfernung von 91 Werst zu vergrössern und am 15. August 1873, nachdem mehreremal Konzessionäre und Unternehmer gewechselt hatten, wurde endlich die Eisenbahn Kiew-Brest dem Verkehre übergeben. Die russische Schifffahrts-, Handels- und Odessaer-Eisenbahn-Gesellschaft erhielt die Konzession zur Vollendung der Odessaer Eisenbahnen, wovon mehrere Linien auf Staatskosten gebaut worden waren (und wovon sich zu Ende des Jahres 1869 im Betrieb befanden: die Linie Odessa-Balta mit Zweiglinie, 259 Werst; die Linie von Balta nach Elisabethgrad, 244 Werst, und die Linie von Elisabethgrad nach Krementschug, 136 Werst), unter der Bedingung: *a)* der Regierung die aufgeführten Linien abzukaufen; *b)* eine Eisenbahn von Kischinew nach

Digitized by Google

dans la direction de Iassy, et *c)* d'achever les travaux et les fournitures nécessaires. Le gouvernement reçut pour les chemins de fer cédés à la société toutes les obligations garanties émises par celle-ci, ainsi qu'un certain nombre d'actions, le reste du capital-actions restant entre les mains de la société pour faire face aux dépenses des constructions, etc., à entreprendre. Vers 1873, il devint nécessaire de réglementer d'une façon plus précise les conditions dans lesquelles les nouvelles concessions devaient être concédées et, à cet effet, une ordonnance, ratifiée par l'empereur, fut publiée le 30 mars 1873. L'ordonnance dont il s'agit, qui avait pour objet de faciliter la constitution des compagnies par voie de souscription et d'attirer les petits actionnaires en écartant les gros, fut appliquée pour la formation des compagnies d'actionnaires par souscription en vue de la construction des chemins de fer d'Orenbourg, de Fastov, de la Vistule et de l'Oural, d'une longueur totale de 1977 verstes. En fait, les principaux souscripteurs furent encore les gros capitalistes, des entrepreneurs ou des spéculateurs décidés à revendre leurs actions à la première hausse. En présence de l'échec de cette tentative, on revint à l'ancien système de l'octroi des concessions par voie de concours, soit à des compagnies de chemins de fer déjà constituées, soit à certains entrepreneurs. Le 22 avril 1875 furent promulguées de nouvelles ordonnances relatives soit au développement ultérieur du réseau des chemins de fer, notamment en ce qui concerne la construction des embranchements, de prolongements ou de lignes quelconques, qui pouvaient être reliées aux lignes déjà établies s'il est constaté que ces lignes nouvelles doivent contribuer à améliorer la situation des chemins de fer existants, soit à la création de lignes qui pouvaient être construites sans subsides de la part du trésor ou sans garantie pour leur capital de fondation. La dernière concession accordée à une compagnie pour la construction d'une grande ligne fut concédée en juillet 1881 pour l'établissement du chemin de fer d'Ivangorod à Dombrova, long de 432 verstes.

Au cours de la même année fut décidée la construction aux frais de l'état du chemin de fer

dem Pruth in der Richtung nach Jassy zu bauen und *c)* die erforderlichen Arbeiten und Einrichtungen zu Ende zu führen. Die Regierung erhielt für die der Gesellschaft abgetretenen Linien alle von dieser ausgegebenen garantierten Obligationen, sowie eine gewisse Anzahl Aktien; der Rest des Aktien-Kapitals blieb in den Händen der Gesellschaft, um die Ausgaben für die zu unternehmenden Bauten u. s. w. bestreiten zu können. Gegen 1873 wurde es nötig, die Bedingungen, unter welchen die neuen Konzessionen verliehen werden sollten, in eine präcisere Fassung zu bringen und zu diesem Zwecke wurde ein vom Kaiser genehmigter Erlass am 30. März 1873 veröffentlicht. Dieser Erlass, welcher den Zweck hatte, die Bildung von Gesellschaften durch Subskriptionen zu erleichtern und die kleinen Kapitalien, unter Verdrängung der grossen, heranzuziehen, wurde zum erstenmale bei der Bildung der Aktien-Gesellschaften zur Erstellung der Eisenbahnen von Orenburg, von Fastow, der Weichsel- und der Ural-Bahn, in einer Gesamtlänge von 1977 Werst, zur Anwendung gebracht. Thatsächlich waren die Hauptzeichner wieder die grossen Kapitalisten, Unternehmer oder Spekulanten, die ihre Aktien bei der ersten Hausse zu verkaufen gedachten. Nach dem Misserfolg dieses Versuchs griff man auf das alte System der Verleihung der Konzessionen im Wettbewerb zurück, um diese entweder schon bestehenden Gesellschaften oder bestimmten Unternehmern zu erteilen. Am 22. April 1875 wurden neue Dekrete erlassen betreffend den Ausbau des Eisenbahnnetzes, insbesondere hinsichtlich der Erstellung von Zweig-, Verlängerungs- oder sonstigen Strecken, welche an die schon bestehenden Linien angeschlossen werden konnten, sofern feststand, dass diese neuen Strecken zur Verbesserung der Lage der bereits bestehenden Eisenbahnen beitragen, bezw. betreffend den Bau von Linien, welche ohne Zuschuss seitens des Staatsschatzes oder ohne Garantie für das Gründungskapital gebaut werden können. Die letzte Konzession, welche eine Gesellschaft für den Bau einer grossen Strecke erhielt, wurde im Juli 1881 für die Herstellung der Eisenbahn Iwangorod-Dombrowa, 432 Werst, verliehen.

Im Laufe des gleichen Jahres wurde der Bau auf Staatskosten der Eisenbahn Kasanka-Chatsepe-

Digitized by Google

Kazanka - Khatsépétovka, d'une longueur de 471 verstes, qui ensuite reçut le nom de ligne Catherine. Après la construction de la ligne Catherine, qui inaugura la période de la création des chemins de fer aux frais de l'état, le gouvernement se décida à construire les chemins de fer stratégiques de Polésie, dont faisaient partie la section de Iabinka—Pinsk et les lignes de Vilna—Rovno avec l'embranchement de Baranovitchi—Biélostock, de Siedletz—Malkine et de Pinsk—Gomel, soit ensemble 1075 verstes; plus tard, en 1884 et en 1885, commença la construction des lignes de Brest—Kholm et de Romny—Krémentchoug. Les chemins de fer de l'Etat suivants étaient en cours d'exécution vers la fin de l'année 1891:

Le chemin de Théodosie, depuis la station Djankoï (du chemin de Lozovo-Sébastopol)	108	verstes
Celui de Zlatooust—Tcheliabinsk .	152	»
Celui de Narév	134	»
La section de l'Oussouri du chemin de fer Transsibérien (depuis Vladivostock)	338	»
Divers petits embranchements . .	95	»
La section de Tcheliabinsk—Omsk du chemin de fer Transsibérien .	743	»
Total . . .	1570	verstes.

Quelques compagnies — aucune nouvelle n'ayant été fondée, comme il a déjà été dit, depuis 1881 — obtinrent le droit d'étendre leurs entreprises et, en vertu de cette autorisation, elles purent ajouter 4243 verstes de voies ferrées à leurs réseaux.

Pour indiquer en peu de mots le développement des chemins de fer russes, nous fournirons les chiffres suivants: au 1er janvier 1857, on comptait dans toute la Russie, la Pologne comprise, 979 verstes de voies ferrées, qui en moyenne avaient coûté 122 000 roubles par verste. Au 1er janvier 1865, le réseau atteignait déjà 3566 verstes avec un prix de revient moyen par verste de 96 000 roubles seulement. De 1866 à 1875, le réseau était arrivé à une étendue de 17 658 verstes. Entre 1875 et 1889, on a livré à l'exploitation 8724 verstes de ligne et, au 1er janvier 1892, la longueur des chemins de fer exploités était de 27 361 verstes, dont 10 266 appartenant à l'état et 17 095 à des compagnies privées.

towska in einer Länge von 471 Werst beschlossen, die später den Namen Jekaterinen-Eisenbahn erhielt. Nach dem Bau dieser Eisenbahn, welche die Periode des Staats-Eisenbahnbaues einleitete, entschloss sich die Regierung zur Erstellung der strategischen polessischen Eisenbahnen, zu denen die Strecke Jabinka-Pinsk und die Linien Wilna-Rowno mit der Zweigbahn Baranowitschi-Bjelostok, Siedletz-Malkin und Pinsk-Gomel, im ganzen 1075 Werst, gehörten; später, in den Jahren 1884 und 1885, begann der Bau der Strecken Brest-Cholm und Romny-Krementschug. Folgende Staatsbahnen waren gegen Ende des Jahres 1891 in Ausführung:

Die Eisenbahn von Theodosia, von der Station Djankoï (der Eisenbahn Losowo-Sebastopol)	108	Werst
Diejenige von Slatoust-Tscheliabinsk	152	»
Diejenige von Narew	134	»
Die Teilstrecke von Ussuri von der sibirischen Eisenbahn (von Wladiwostock an)	338	»
Verschiedene kleine Zweiglinien . .	95	»
Der Teilstrecke Tscheliabinsk-Omsk von der sibirischen Eisenbahn . .	743	»
im ganzen	1570	Werst.

Einige Gesellschaften — eine neue wurde, wie schon erwähnt, seit 1881 nicht gegründet — erhielten die Ermächtigung, ihr Unternehmen auszudehnen, und gestützt auf diese konnten sie ihren Netzen 4243 Werst Eisenbahnen anfügen.

Die Entwickelung der russischen Eisenbahnen können wir in folgende Ziffern zusammenfassen: mit 1. Januar 1857 zählte man in ganz Russland, Polen inbegriffen, 979 Werst Eisenbahnen, deren mittlerer Erstellungspreis 122 000 Rubel die Werst betrug. Am 1. Januar 1865 erreichte das Bahnnetz schon 3566 Werst bei einem mittleren Kostenpreis von nur 96 000 Rubel per Werst. Von 1866 bis 1875 war das Netz auf eine Ausdehnung von 17 658 Werst gelangt. Zwischen 1875 und 1889 wurden 8724 Werst dem Betrieb übergeben und mit 1. Januar 1892 betrug die Länge der im Betrieb stehenden Eisenbahnen 27 361 Werst, wovon 10 266 Staats- und 17 095 Privatbahnen.

Digitized by Google

Nous avons à plusieurs reprises (v. B. 1895 annexe, 1896 annexe, 1897 p. 290, 463, 1898 p. 430, 1899 p. 208, 432 et notamment p. 541) fourni des renseignements détaillés et plus récents que ceux contenus dans l'*Aperçu*, sur la longueur des réseaux, sur les frais d'établissement, sur les dépenses d'exploitation, ainsi que sur le mouvement des voyageurs et des marchandises des chemins de fer russes. Nous pouvons donc passer sous silence les chapitres consacrés à ces matières et aborder la question des rachats de certaines lignes par le gouvernement. L'expérience ayant démontré que les entreprises d'un certain nombre de compagnies de chemins de fer avaient abouti à un grand désarroi financier et qu'elles ne continuaient à vivre qu'aux dépens du trésor, lequel non seulement payait les amortissements de leurs capitaux, mais couvrait encore les déficits provenant de leur exploitation, le rachat de leurs lignes devenait une nécessité pour le gouvernement. En dehors de ces considérations qui ont déterminé le gouvernement à faire l'acquisition de certaines lignes peu productives, l'état s'est laissé guider aussi, dans quelques cas, par l'avantage qui devait résulter pour le trésor du rachat de lignes d'un meilleur rapport. Aux termes des concessions et des statuts des compagnies anonymes de chemins de fer, le gouvernement en leur octroyant le droit d'exploiter leurs lignes pendant un terme variant de soixante-quinze à quatre-vingt-cinq ans, à l'expiration duquel les chemins de fer devenaient la propriété de l'état, s'était réservé le droit d'entrer en possession des lignes avant l'expiration de la concession, à la condition toutefois d'indemniser les actionnaires. Quant à la fixation du prix de rachat, les concessions stipulaient généralement ce qui suit: on considère la recette nette des sept dernières années qui précèdent le rachat, on écarte la recette nette des deux années les moins favorables et l'on admet comme revenu net moyen de la ligne la moyenne de la recette nette des cinq années restantes; la capitalisation de ce revenu net moyen au taux de 5 % pendant le reste de la concession sert à fixer le prix de rachat de la ligne. Ce prix est payé aux actionnaires en obligations de l'état 5 %. Le terme de l'amortissement de ces obligations reste, toutefois, à l'entière discrétion du

Wir haben zu verschiedenen Malen (s. Z. 1895 Anhang: 1896 Anhang: 1897 S. 290, 463: 1898 S. 430; 1899 S. 208, 432 und besonders S. 541) ausführliche und neuere Angaben als die im *Aperçu* enthaltenen, über die Länge der Bahnnetze, die Anlagekapitalien, die Betriebsausgaben, sowie über den Personen- und Güterverkehr der russischen Eisenbahnen gebracht. Wir können daher die Kapitel über diese Gegenstände mit Stillschweigen übergehen und der Frage über den Rückkauf einiger Linien durch den Staat näher treten. Nachdem die Erfahrung gelehrt, dass eine Anzahl von Eisenbahn-Unternehmungen zu einem grossen finanziellen Wirrwarr geführt hatte, und dass sie nur auf Kosten des Staats weiter existierten, der nicht allein die Amortisation ihrer Anlagekapitalien auf sich nahm, sondern auch die aus dem Betrieb herrührenden Deficits deckte, wurde der Rückkauf ihrer Linien für den Staat eine Notwendigkeit. Ausser diesen Betrachtungen, die die Regierung dazu bestimmt haben, einige wenig abwerfende Linien zu erwerben, hat sich der Staat auch in einigen Fällen von dem Vorteil leiten lassen, der für ihn aus dem Ankauf von gut rentierenden Bahnen erwachsen musste. Nach dem Wortlaute der Konzessionen und der Statuten der Eisenbahn-Aktien-Gesellschaften hat sich die Regierung, indem sie den Gesellschaften das Recht des Betriebs während einer zwischen fünfundsiebzig und fünfundachtzig Jahren wechselnden Frist verlieh, nach deren Ablauf die Eisenbahnen in das Eigentum des Staats übergehen, die Berechtigung vorbehalten, vor Ablauf der Konzessionsdauer die Linien zu erwerben, unter der Bedingung jedoch, die Aktionäre zu entschädigen. Hinsichtlich des Rückkaufspreises setzten die Konzessionen in der Regel folgendes fest: es wird das Nettoergebnis der dem Rückkauf vorausgehenden letzten sieben Jahre festgestellt, von dem dasjenige der ungünstigsten beiden Jahre in Abzug gebracht wird, und es wird alsdann das mittlere Nettoergebnis der verbleibenden fünf Jahre als mittleres Nettoergebnis der Linie angenommen; die Kapitalisation dieses Nettoerträgnisses zum Zinsfusse von 5 % auf die Restdauer der Konzession dient zur Festsetzung des Rückkaufspreises der Linie. Dieser Preis wird den Aktionären in 5 %igen Staats-Obligationen

Digitized by Google

gouvernement. La base indiquée ci-dessus pour fixer le prix de rachat est complétée par cette disposition que le revenu net moyen ainsi calculé ne peut être inférieur à la recette nette de la dernière année qui précède celle du rachat. Pour ce qui concerne les lignes dont les capitaux jouissent d'une garantie de l'état, la fixation du revenu net dépend encore « du revenu garanti par l'état pour le capital de fondation de la compagnie de chemin de fer » et il ne peut être inférieur à ce dernier. Ainsi, pour les chemins de fer jouissant d'une garantie de l'état, le prix de rachat est fixé par la plus forte des trois sommes ci-dessus mentionnées, à savoir: la moyenne du revenu net des cinq années les plus productives parmi les sept années qui précèdent le rachat, le revenu net de la dernière année et le revenu net garanti par l'état pour le capital de fondation; en outre, cette dernière somme, qui est constante, se trouve être le minimum de la rémunération que les statuts assurent aux actionnaires des lignes rachetées par l'état lorsqu'elles sont garanties. Quant aux chemins de fer dont les capitaux ne sont pas garantis ou dont le capital-obligations seul est garanti, le minimum dont il s'agit est une somme égale à une capitalisation à 5 % du capital-obligations. Le mode de liquidation des affaires des compagnies de chemins de fer, lors du rachat de leurs lignes par l'état, fut l'objet de règlements spéciaux, sanctionnés par l'empereur, qui stipulaient: en cas de publication d'un édit impérial prescrivant le rachat d'un chemin de fer par l'état, la direction de la compagnie est tenue, dans les sept jours, de convoquer l'assemblée générale des actionnaires, qui pourra s'en remettre à la direction pour la liquidation, ou bien élire, à cet effet, une commission spéciale de liquidation, qui avisera les créanciers d'avoir à faire valoir leurs prétentions dans un délai de six mois. La direction ou la commission dressera la liste de toutes ces prétentions en y joignant ses conclusions sur la nature de ces prétentions, sur leur chiffre et sur les ressources dont dispose la compagnie pour y faire face. Ainsi prend fin le travail de la liquidation; la revision de la comptabilité du chemin de fer en fixe le prix d'achat, c'est-à-dire l'actif de la compagnie, et le résultat de la convocation des créanciers de la compagnie détermine son passif. En retran-

ausbezahlt. Die Amortisationsfrist dieser Obligationen bleibt indessen der Bestimmung der Regierung überlassen. Die vorstehend bezeichnete Grundlage für die Feststellung des Rückkaufspreises ist durch die Bestimmung vervollständigt, dass das so gefundene mittlere Nettoerträgnis nicht niedriger sein kann, als die Nettoeinnahme des letzten, dem Rückkaufe vorausgehenden Jahres. Für die Linien, deren Anlagekapitalien eine Staatsgarantie geniessen, hängt die Festsetzung des Nettoerträgnisses noch «von dem durch den Staat garantierten Ergebnis des Anlagekapitals der Eisenbahn-Gesellschaft» ab und es kann nicht niedriger sein als das letztere. Der Rückkaufspreis für die mit einer Staatsgarantie versehenen Bahnen wird also durch die höchste der vorstehend erwähnten drei Summen bestimmt, nämlich: durch das mittlere Nettoerträgnis der günstigsten fünf Jahre von den dem Rückkauf vorausgehenden sieben Jahren, das Reinerträgnis des letzten Jahres und das durch den Staat garantierte Ertragnis des Anlagekapitals; diese letztere Summe, die feststeht, ist das Minimum der Vergütung, welches den Aktionären der durch den Staat zurückgekauften garantierten Linien statutengemäss zugesichert ist. Für die Eisenbahnen, deren Anlagekapital nicht garantiert ist oder die nur für ihr Obligationenkapital Garantie geniessen, beträgt das Minimum eine Summe, welche der zu 5 % kapitalisierten Rente der Obligationenschuld gleichkommt. Das Verfahren bei der Liquidation der Eisenbahngesellschaften anlässlich des Rückkaufs durch den Staat ist durch besondere, vom Kaiser genehmigte Reglemente geordnet, welche besagen: nach der Veröffentlichung eines den Rückkauf einer Eisenbahn durch den Staat anordnenden kaiserlichen Erlasses ist die Direktion der Gesellschaft verpflichtet, innerhalb sieben Tagen die Generalversammlung der Aktionäre einzuberufen, welche die Abwickelung des Rückkaufs der Direktion überlassen oder zu diesem Zwecke eine besondere Liquidations-Kommission wählen kann, welche die Glaubiger aufzufordern hat, ihre Ansprüche innerhalb sechs Monaten geltend zu machen. Die Direktion oder die Kommission wird eine Aufstellung aller dieser Ansprüche anfertigen unter Beifügung ihrer Beschlüsse über die Natur und die Höhe derselben und über die Mittel, die der Ge-

Digitized by Google

chant cette dernière somme de la première, on obtient le montant à verser à titre de prix de rachat du chemin de fer.

En terminant, nous désirons appeler l'attention sur les intéressants renseignements fournis par l'*Aperçu* concernant le développement donné en Russie aux nombreuses institutions créées en faveur des employés de chemins de fer. En première ligne et au point de vue de l'enseignement technique de ces employés, il y a à signaler: — les établissements d'instruction supérieure: institut des ingénieurs des voies de communication, institut technologique pratique de St-Pétersbourg, institut de Kharkov, école impériale technique de Moscou, école polytechnique de Riga, etc. La grande majorité des directeurs des chemins de fer russes, des chefs de service et des autres agents supérieurs sont d'anciens élèves du premier de ces établissements; — les établissements inférieurs tels que l'école professionnelle Alexandre d'Elets, l'école technique Delvig, l'école du chemin de fer Moscou-Riazan, etc. Le but que poursuivent ces écoles, qui forment un type spécial et particulier à la Russie, est de former des mécaniciens expérimentés, des piqueurs et des chefs-ouvriers pour l'entretien des voies, ainsi que d'autres agents techniques inférieurs pour le service des chemins de fer. En dehors de ces établissements d'enseignement technique, il existe près d'un grand nombre de stations, sous le nom d'écoles des gares, des écoles pour l'instruction des enfants des agents employés sur les réseaux, qui sont entretenues aux frais des chemins de fer. Presque toutes ces écoles d'instruction générale sont organisées sur le modèle des écoles rurales ordinaires, et elles fournissent aux écoles techniques des chemins de fer le contingent d'élèves le plus nombreux et le plus apprécié.

Au point de vue philanthropique également, de grands progrès ont été accomplis en Russie dans l'intérêt des employés des chemins de fer. Les

sellschaft zur Befriedigung der Ansprüche zu Gebot stehen. Hiermit ist die Liquidationsarbeit beendigt: die Eisenbahn-Rechnungs-Revision setzt den Rückkaufspreis, d. h. das Guthaben der Gesellschaft fest, und die in der Versammlung der Gesellschafts-Aktionäre angemeldeten Ansprüche bilden die Schulden. Nach Abzug der letzteren von dem ersteren ergiebt sich der als Rückkaufspreis für die Eisenbahn zu zahlende Betrag.

Zum Schlusse möchten wir die Aufmerksamkeit auf die interessanten Angaben lenken, die der *Aperçu* hinsichtlich der Entwickelung der in Russland für das Wohl der Eisenbahnbeamten geschaffenen zahlreichen Institutionen enthält. In erster Reihe sind bezüglich des technischen Unterrichts dieser Beamten hervorzuheben: die höheren Lehrinstitute: Schule der Ingenieure der Verkehrsanstalten, Schule für angewandte Technologie in St. Petersburg, Schule von Kharkow, kaiserliche technische Schule in Moskau, polytechnische Schule in Riga u. s. w. Der grösste Teil der Direktoren der russischen Eisenbahnen, der Abteilungsvorstände und der übrigen Oberbeamten besteht aus ehemaligen Zöglingen der erstgenannten dieser Institute; — ferner die Mittelschulen, wie die Gewerbeschule Alexander d'Elets, die technische Schule Delvig, die Schule der Eisenbahn Moskau-Riazan u. s. w. Der Zweck, den diese Russland eigene Art von Schulen verfolgen, ist der, erfahrene Maschinenführer, Bahnmeister und Obleute für die Streckenarbeiten, sowie auch andere technische Bedienstete für den Eisenbahndienst heranzubilden. Ausser diesen technischen Schulen bestehen auf einer grossen Anzahl von Stationen, unter dem Namen Bahnhofschulen, Schulen für den Unterricht der Kinder der auf dem Bahnnetze verwendeten Bediensteten, Einrichtungen, deren Kosten von den Eisenbahnen bestritten werden. Fast alle diese Schulen für den allgemeinen Unterricht sind nach dem Muster der Gemeindeschulen eingerichtet und sie liefern den technischen Eisenbahnschulen das zahlreichste und geschätzteste Kontingent von Zöglingen.

Auch vom philanthropischen Standpunkt aus betrachtet, haben sich in Russland grosse Fortschritte im Interesse der Eisenbahnbeamten vollzogen. Die

Digitized by Google

caisses d'épargne, de secours, de prêts, de pensions, etc., les sociétés de consommation dont les membres peuvent se procurer à un prix modique les produits de bonne qualité et avoir, en même temps, la facilité de faire des économies au moyen des bénéfices provenant des opérations de ces sociétés, toutes ces institutions paraissent prospérer et contribuer au bien-être matériel des agents et employés des chemins de fer russes.

Spar-, Hülfs-, Leih-, Pensions-Kassen u. s. w., die Konsumvereine, deren Mitglieder sich zu billigem Preise Waren guter Qualität beschaffen und gleichzeitig aus dem Geschäftsgewinn dieser Gesellschaften mit Leichtigkeit Ersparnisse machen können, alle diese Institutionen scheinen zu prosperieren und zum materiellen Wohlbefinden der Bediensteten und Beamten der russischen Eisenbahnen beizutragen

Jurisprudence dans les différents Etats.

Déclaration inexacte. Obligation de payer la surtaxe.

(Décision de la cour royale à Budapest du 20 avril 1899.)

— A comp. C. I. art. 7 et D. r. § 3. —

Aux termes de l'art. 53[1]) du règlement d'exploitation des chemins de fer, l'expéditeur d'une marchandise dont la lettre de voiture contient une fausse déclaration est susceptible de payer au chemin de fer expéditeur, outre la taxe perçue en moins et l'indemnité éventuelle pour le dommage qui en résulterait, un supplément de taxe de 6 fl. par kg de poids brut calculé sur le poids total de l'envoi à titre d'amende conventionnelle. A l'occasion d'un cas de ce genre, la question a été posée si ce supplément de taxe à titre d'amende conventionnelle est acquis par la présentation de la déclaration fausse ou irrégulière, ou s'il n'est légalement dû qu'à partir du moment où le transport a reçu un commencement d'exécution. La chambre des affaires commerciales de la cour royale, dans sa séance du 20 avril 1899, a décidé que pour établir le droit de demander une amende conventionnelle il ne suffit pas d'avoir conclu un contrat de transport par la remise et la réception d'un envoi de marchandises, mais qu'il faut encore que la marchandise faussement déclarée ait été effectivement expédiée. Si l'expédition n'a pas reçu un commencement d'exécution, le droit de réclamer un supplément de taxe ne doit pas être considéré comme étant établi, malgré la fausse déclaration qui a eu lieu. (Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt p. 1538.)

[1]) B. 1893 p. 142.

Rechtsprechung in den verschiedenen Staaten.

Unrichtige Deklaration. Verpflichtung zur Zahlung der Zuschlagstaxen.

(Entscheidung der kgl. Kurie in Budapest vom 20. April 1899.)

Zu vergleichen I. U. Art. 7 u. A. B. § 3. —

Im Art. 53[1]) des Eisenbahn-Betriebsreglements ist die Bestimmung enthalten, dass der Aufgeber einer irrtümlich falsch deklarierten Warensendung ausser dem entfallenden Frachtzusatze und eventueller Schadloshaltung noch einen Frachtzuschlag von 6 Gulden per Bruttokilogramm der ganzen Warensendung als Konventionalstrafe an die verfrachtenden Bahnen zu entrichten habe. Nun ist anlässlich eines konkreten Falles die Frage aufgetaucht, ob dieser Frachtzuschlag als Konventionalstrafe sofort mit der falschen oder irrigen Deklaration verwirkt, oder erst dann seine rechtliche Existenz erlange, wenn die Verfrachtung thatsächlich begonnen sei. Der Handelssenat der kgl. Kurie entschied in seiner Sitzung vom 20. April 1899 diese Frage in dem Sinne, dass zur Kreierung dieses Rechtsanspruches auf die Konventionalstrafe der Abschluss des Frachtvertrages durch die Aufgabe und Übernahme der Warensendung noch nicht genüge, dass vielmehr die falsch deklarierte Ware thatsächlich auch verfrachtet werden müsse. Ohne den Beginn dieser Verfrachtung könne das Recht auf den Frachtzuschlag trotz einer erfolgten falschen Deklaration noch nicht als erwachsen betrachtet werden. (Oesterreichisches Verordnungsblatt Nr. 80 S. 1538.)

[1]) Z. 1893 S. 132.

Digitized by Google

Omission de réclamer un reçu lors de la remise d'une marchandise.

(Arrêt de la cour de cassation à Florence du 23 février 1899.) — Comp. C. I. art. 16. —

Une maison de commerce de Venise expédia, en juillet 1897, par chemin de fer, dans deux wagons fermés, 15 fûts de vin à une maison à Milan. Le destinataire n'étant pas entré en possession de la marchandise, la compagnie des chemins de fer adriatiques fut assignée, le 6 novembre 1897, par l'expéditeur pour paiement de la somme de 2668 fr. 90 et intérêts à titre de dommages-intérêts devant le tribunal de Venise, qui déclara fondée la réclamation du demandeur et condamna la compagnie de chemin de fer à payer ladite indemnité.

La compagnie en appela et demanda l'ajournement du procès jusqu'après la fin des poursuites intentées par elle pour escroquerie, prétendant que la marchandise avait été effectivement reçue par différentes personnes parmi lesquelles se trouvait le destinataire.

L'appel fut rejeté par un arrêt de la cour d'appel du 22/26 août 1898, parce que les poursuites intentées visaient une escroquerie simple et non pas une escroquerie avec faux et qu'il était établi que le chemin de fer avait remis la marchandise sans se préoccuper du reçu prescrit par l'art. 110 du tarif [1]), ce qui engageait clairement sa responsabilité.

La compagnie adriatique forma un recours contre la décision de la cour d'appel devant la cour de cassation. Celle-ci, à la date du 23 février 1899, cassa le jugement attaqué, renvoya l'affaire devant la cour d'appel de Lucques aux fins d'une nouvelle procédure, attendu que le reçu doit être regardé comme une simple formalité administrative et que son absence ne doit pas a priori être considérée comme une preuve de la non-remise de la marchandise qui a fait l'objet du contrat de transport, puisque le chemin de fer peut prouver d'une autre façon que la remise a été effectivement faite par lui. (Communication directe.)

[1]) B. 1897 p. 171.

Unterlassung der Empfangsbescheinigung bei Auslieferung des Guts.

(Urteil des Kassationshofes in Florenz vom 23. Februar 1899.) — Zu vergleichen I. U. Art. 16. —

Ein Geschäftshaus in Venedig sandte im Juli 1897 15 Fass Wein per Eisenbahn in zwei verschlossenen Wagen an eine Firma in Mailand. Da der Empfänger nicht in den Besitz des Guts gelangte, so wurde die Gesellschaft der Adriatischen Eisenbahnen vom Absender unterm 6. November 1897 für eine Entschädigung von Fr. 2668. 90 nebst Zinsen beim Gerichtshof in Venedig belangt, welcher dem Kläger recht gab und die Eisenbahngesellschaft zur Bezahlung dieser Entschädigung verurteilte.

Die Gesellschaft appellierte und verlangte, dass die Gerichtsverhandlungen bis nach Verlauf des von ihr eingeleiteten Strafverfahrens wegen Betrugs verschoben werden, da die Sendung von verschiedenen Personen, unter denen auch der Adressat sich befand, thatsächlich erhoben worden sei.

Der Appellationshof in Venedig wies mit Urteil vom 22./26. August 1898 die Berufung zurück, unter Hinweis darauf, dass sich das eingeleitete Strafverfahren auf eine Anschuldigung wegen einfachen Betrugs und nicht wegen Betrugs mit Fälschung stütze, und dass der Beweis erbracht sei, dass die Eisenbahn die Ware ausgeliefert habe, ohne sich um die in Art. 110 der Tarife [1]) vorgeschriebene Empfangsbescheinigung zu bekümmern, was deren Verantwortlichkeit ohne weiteres begründe.

Gegen dieses Urteil des Appellationshofes legte die Adriatische Gesellschaft Kassationsbeschwerde ein. Der Kassationshof hob am 23. Februar 1899 das angefochtene Urteil auf und verwies die Angelegenheit zu neuer Behandlung an den Appellationshof in Lucca, mit der Begründung, dass die Empfangsbescheinigung als eine einfache administrative Formalität anzusehen sei und deren Mangel nicht ohne weiteres die Nichtablieferung des den Gegenstand des Frachtvertrages darstellenden Gutes konstatiere, da die Eisenbahn auf andere Art nachweisen könne, dass die Ablieferung von ihr wirklich vollzogen worden sei. (Direkte Mitteilung.)

[1]) Z. 1897 S. 171.

Digitized by Google

Livraison de marchandise. — Il y a réception d'une marchandise, lorsque le destinataire d'une marchandise, expediée sous la surveillance de la douane, avisé par le chemin de fer de l'arrivée de ladite marchandise dans les locaux de la douane, donne décharge au chemin de fer des documents qui lui en assurent la délivrance.

(Jugement du tribunal de commerce de Bruxelles en date du 27 juillet 1899.)

— A comparer C. I. art. 19. —

Le demandeur ayant rendu responsable le chemin de fer de l'état belge de ce que l'administration des douanes n'aurait pas été à même de lui représenter une marchandise qui lui était adressée, le tribunal de commerce de Bruxelles a déclaré le demandeur non recevable en son action en tant que basée sur le contrat de transport et non fondée en tant que reposant sur une prétendue inexécution d'un mandat et l'en débouta en le condamnant au dépens.

Les considérants du jugement sont les suivants:

Attendu que les parties sont d'accord en fait pour reconnaître que certaine marchandise, retournée au demandeur et venant de Trieste, est arrivée à Bruxelles dans le délai normal: que le demandeur a été avisé de l'arrivée à destination; qu'il a donnée décharge moyennant remise par le transporteur des documents nécessaires pour parvenir à retirer la marchandise soumise au régime de la douane;

attendu qu'il est articulé comme faute, dans le chef du transporteur, qu'il n'aurait pas, au moment où le demandeur donnait décharge, pu lui procurer la libre disposition de la marchandise et que, dans la suite, il aurait déclaré ne pas trouver trace du colis;

attendu qu'en fait, le 31 mai ou 1er juin, le demandeur a reconnu avoir reçu la marchandise, laissant uniquement au transporteur le soin de faire le nécessaire pour que l'administration de la douane pût se dessaisir de celle-ci;

attendu qu'en donnant cette décharge, le demandeur a reconnu que l'état belge avait terminé et exécuté ses obligations de transporteur; que s'il n'a pu obtenir la possession réelle de la marchandise, c'était en raison d'un fait indépendant du défendeur:

Ablieferung des Gutes. — Es ist als Auslieferung des Gutes anzusehen, wenn der Empfänger einer Sendung, welche unter zollamtlicher Aufsicht befördert wurde, von der Ankunft des Gutes in den Zolllokalitäten unterrichtet worden ist und der Eisenbahn den Empfang der Papiere bescheinigt hat, auf welche hin er die Auslieferung verlangen konnte.

(Urteil des Handelsgerichts von Brüssel vom 27. Juli 1899.)

— Zu vergleichen I. U. Art. 19. —

Der Kläger, welcher die belgischen Staatseisenbahnen auf Schadenersatz belangt hatte, weil die Zollverwaltung nicht im stande gewesen sei, ihm eine an ihn adressierte Sendung auszuliefern, ist vom Handelsgericht in Brüssel unter Kostenfolge mit seiner Klage abgewiesen worden, soweit er diese auf den Frachtvertrag und nicht auf die angebliche Nichtausführung eines Auftrages gestützt hatte.

Das Urteil ist wie folgt begründet:

In Erwägung, dass die Parteien darüber einverstanden sind, dass gewisse Güter, welche dem Kläger von Triest aus zurückgesendet waren, innerhalb der reglementarischen Lieferfrist in Brüssel angekommen sind; dass der Kläger von deren Ankunft avisiert wurde und dass er den Empfang der ihm vom Frachtführer übergebenen Papiere, mittelst welcher er die Sendung, welche unter Zollaufsicht stand, zurückziehen konnte, bescheinigt hat:

dass der Kläger es als ein Verschulden des Frachtführers bezeichnet, dass dieser in dem Augenblick, wo er den Empfang bescheinigte, ihm nicht die freie Verfügung über die Sendung verschaffen konnte, und dass derselbe nachher erklärt hat, von den Kolli keine Spur mehr zu finden:

dass der Kläger thatsächlich am 31. Mai oder am 1. Juni den Empfang des Gutes anerkannt hat, indem er dem Frachtführer nur die Sorge überliess, das Erforderliche vorzukehren, damit die Zollverwaltung es ausliefern konnte:

dass der Kläger, indem er diese Empfangsbescheinigung gab, anerkannt hat, dass die Bahn ihre Verpflichtungen als Frachtführer vollendet und ausgeführt hatte, und dass, wenn er sich den Besitz des Gutes nicht verschaffen konnte, dies die Folge eines von dem Beklagten unabhängigen Umstandes war;

Digitized by Google

attendu que le demandeur libérait complètement le défendeur du chef du transport et l'autorisait à délivrer, en son nom, la marchandise à l'administration de la douane:

attendu que le demandeur ne serait recevable dans sa demande que s'il établissait que, malgré sa reconnaissance, la marchandise n'était pas à la gare d'arrivée; que cette circonstance n'est même pas alléguée:

attendu que l'état pouvait être responsable si ses préposés avaient commis une faute dans l'exécution du mandat accepté et consistant dans la possibilité pour le demandeur de retirer l'envoi du régime de la douane: qu'il n'est pas allégué que le demandeur se soit présenté pour retirer la marchandise à la douane et que cette administration n'aurait pas reçu le colis en dépôt;

attendu que si le demandeur a été avisé que le transporteur n'avait pas le dépôt de la marchandise, cet avis était conforme à la réalité des faits; que, du reste, cette dépossession était la suite du reçu délivré par le demandeur et la conséquence de l'exécution du mandat:

attendu que le demandeur doit s'en prendre à lui-même des conséquences de l'inexpérience de son préposé et de l'absence d'indication précise en réponse à la demande du 7 juin. (Communication directe.)

Livraison. — Interprétation de l'expression „remise de la marchandise".

(Jugement du tribunal civil de Charleroy, siégeant consulairement en date du 28 juin 1899.)

— Comparer C. I. art. 19. —

Le tribunal de Charleroy jugeant consulairement et statuant sur la demande en garantie intentée au chemin de fer de l'état belge à l'occasion d'une action dirigée contre l'expéditeur par le destinataire d'une marchandise arrivée avariée à destination, a déclaré cette demande non recevable, condamne le demandeur en garantie à tous les dépens tant de la demande principale que de la demande en garantie:

attendu que l'action en garantie mue par exploit du 22 octobre 1898 est prescrite, aux termes de l'article 9 de la loi du 25 août 1891[1]): qu'il résulte,

[1]) B. 1893 p. 148.

dass der Kläger die Beklagte als Frachtführer vollständig entlastete und sie ermächtigte, das Gut in seinem Namen der Zollverwaltung zu übergeben;

dass der Kläger nur dann mit seiner Klage zuzulassen wäre, wenn er nachweisen könnte, dass ungeachtet seiner Empfangsbescheinigung die Sendung in der Bestimmungsstation nicht angekommen wäre, was auch nicht einmal behauptet ist:

dass die Staatsbahn verantwortlich sein könnte, wenn ihre Organe einen Fehler in der Ausführung des Mandats begangen hätten, welches sie angenommen hatte und das darin bestand, dem Empfänger die Empfangnahme der Sendung bei der Zollverwaltung zu ermöglichen: dass nicht behauptet ist, dass der Kläger sich zur Empfangnahme des Gutes beim Zollamt eingestellt und dass die Zollverwaltung die Kolli nicht in ihr Depot erhalten habe;

dass, wenn dem Kläger mitgeteilt worden war, dass der Frachtführer das Gut nicht in seinem Gewahrsam behalten hat, diese Mitteilung den Thatsachen entsprechend war: dass übrigens diese Besitzesentäusserung die Folge des vom Kläger ausgestellten Empfangscheins und der Ausführung des Mandats war:

dass daher der Kläger die Folgen der Unerfahrenheit seines Geschäftsführers und des Mangels genauer Angaben auf die Anfrage vom 7. Juni selbst zu tragen hat. (Direkte Mitteilung.)

Ablieferung. — Interpretation des Ausdrucks „Übergabe des Gutes".

(Urteil des Civilgerichts von Charleroy, als Handelsgericht, vom 28. Juni 1899.)

— Zu vergleichen I. U. Art. 19. —

Das Civilgericht von Charleroy, als Handelsgericht sprechend, hat die anlässlich einer von dem Empfänger eines beschädigt angekommenen Gutes gegen den Absender gerichteten Klage gegen die belgischen Staatseisenbahnen erhobene Garantieklage als unzulässig abgewiesen und den Garantiekläger in die Kosten sowohl der Haupt- als auch der Garantieklage verfällt:

weil die durch Vorladung vom 22. Oktober 1898 eingeleitete Garantieklage nach dem Inhalt des Art. 9 des Gesetzes vom 25. August 1891[1]) ver-

[1]) Z. 1893 S. 138.

Digitized by Google

en effet, des documents de la cause que la marchandise avariée est arrivée à destination le 2 juillet 1897 et a été présentée le même jour au destinataire ;

attendu qu'il n'est pas douteux qu'il faut comprendre par l'expression « remise de la marchandise » dont se sert la loi, aussi bien la *présentation* de la marchandise que sa *remise effective*;

attendu que plus de six mois s'étaient donc écoulés, lors de l'assignation en garantie. (Communication directe.)

Responsabilité du chemin de fer destinataire pour des envois de plusieurs wagons expédiés avec une *seule* lettre de voiture.

(Arrêt de la cour i. r. suprême à Vienne du 3 novembre 1898.)

— Comp. C. I. Art. 27, 39 et 40. —

Le demandeur avait remis au transport à la station de Tarnócz, accompagnés *d'une seule* lettre de voiture, 27 bœufs gras à destination de Saint-Marx (Vienne, gare des abattoirs); ces bœufs furent chargés par groupes de 9 têtes dans trois wagons, dont un seul fut expédié, tandis que les animaux installés dans les deux autres wagons périrent avant le départ du train, par suite d'œdème pulmonaire ou durent être abattus à cause du danger d'asphyxie.

Se fondant sur ce que les animaux avaient péri ou avaient dû être abattus parce que les wagons dans lesquels ils étaient enfermés avaient stationné sur la voie pendant plus de 7 heures et demie par une très forte chaleur, et que ce fait, dont l'expéditeur n'avait pas été informé, constituait évidemment une négligence de la part du chemin de fer expéditeur, le demandeur, se basant sur l'article 401 du code de commerce[1]) et le § 74, 2e alinéa, du règlement d'exploitation[2]), réclama du

[1]) Art. 401 : S'il a été stipulé, pour le cas de non-observation des délais de transport, soit une réduction d'une part déterminée du prix de transport, soit la remise complète de ce dernier, ou enfin toute autre indemnité conventionnelle, il pourra également, lorsqu'il y a doute, être réclamé le dommage résultant du retard et dépassant le montant fixé par les arrangements précités.

Lorsque le voiturier pourra fournir la preuve que le retard n'a pu être évité par les soins d'un bon voiturier, les arrangements dont il est question ci-dessus ne peuvent être invoqués qu'en cas de stipulation formelle à cet égard. (Comparer C. I. art. 39 et 40.)

[2]) B. 1893 p. 145/121; identique à l'art. 17, 2e al., de la C. I.

jährt ist, da in der That aus den Akten hervorgeht, dass die beschädigte Ware am 2. Juli 1897 am Bestimmungsort angelangt und dem Empfänger am gleichen Tag präsentiert worden ist;

weil es nicht zweifelhaft ist, dass man unter dem Ausdruck «Empfang des Gutes», dessen das Gesetz sich bedient, ebensowohl die *Präsentation*, als die *wirkliche Auslieferung* zu verstehen hat,

und also von da an bis zur Garantieklage mehr als sechs Monate verstrichen sind. (Direkte Mitteilung.)

Haftung der Empfangsbahn für mehrere Wagenladungen, die mit *einem* Frachtbrief aufgegeben worden sind.

(Urteil des k. k. Obersten Gerichtshofs in Wien vom 3. November 1898.)

Zu vergleichen I. U. Art. 27, 39 und 40. —

Von der Klägerin wurden in der Station Tarnócz mit *einem* Frachtbrief 27 Stück Mastochsen zur Beförderung nach St. Marx (Wien Schlachtviehbahnhof) aufgegeben, die dann mit je 9 Stück in drei Wagen verladen wurden, von denen aber nur einer befördert worden ist, da die in die andern zwei Wagen verladenen Tiere vor Abgang des Zuges an Lungenödem umgestanden, resp. wegen Erstickungsgefahr notgeschlachtet wurden.

Mit der Begründung, dass die Tiere nur deswegen umgestanden seien oder geschlachtet werden mussten, weil die Wagen, in welche sie verladen waren, während der grössten Hitze mehr als 7½ Stunden auf dem Geleise standen, und dass hierin bei dem Mangel einer den Absender informierenden Kundmachung Fahrlässigkeit der Versandbahn liege, verlangte der Kläger, gestützt auf Art. 401 des Handelsgesetzes[1]) und § 74, Absatz 2, des Betriebs-Reglements[2]) von der Empfangsbahn

[1]) Art. 401 : Ist für den Fall der Versäumung der Frachtfrist ein Abzug eines bestimmten Teiles der Frachtgebühr oder der gänzliche Verlust derselben oder eine andere Konventionalstrafe bedungen worden, so kann im Zweifel auch der Ersatz des aus der Verspätung entstehenden und den Betrag der erwähnten Vereinbarungen übersteigenden Schadens verlangt werden.

Sofern der Frachtführer nachzuweisen vermag, dass die Verspätung durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abwendbar war, so können die bezeichneten Vereinbarungen nur dann in Anspruch genommen werden, wenn dies vertragsmässig festgesetzt worden ist. (Zu vergleichen I. U. Art. 39 und 40.)

[2]) Z. 1893 S. 134/112; identisch mit I. U. Art. 27, Abs. 2.

Digitized by Google

chemin de fer destinataire, pour le dommage qu'il avait subi, une indemnité de 3160,35 florins représentant la valeur courante payée pour les bœufs péris.

Le défendeur contesta la faute du chemin de fer expéditeur et surtout sa propre qualité de défendeur attendu que la marchandise pour laquelle il lui était réclamé une indemnité n'avait pas été effectivement prise en possession par lui au point de jonction de son réseau (Marchegg), et que chaque wagon avait fait l'objet d'un contrat de transport spécial, que l'établissement d'une lettre de voiture commune avait eu seulement pour but de simplifier les formalités d'écriture, et que d'ailleurs la lettre de voiture elle-même contenait la mention que deux wagons avaient dû rester à Tarnócz par suite de la mort de plusieurs bœufs, d'où il résultait que le wagon parvenu à la gare de destination n'avait été accepté au transport qu'en vertu d'une nouvelle lettre de voiture.

L'exception soulevée par le chemin de fer défendeur fut admise en première instance; elle fut rejetée toutefois par l'Oberlandesgericht i. r. à Vienne qui renvoya la cause au tribunal de première instance en l'invitant à examiner la demande au point de vue des faits, vu que l'acceptation par la station de départ de la lettre de voiture établie par l'expéditeur avait entrainée la conclusion d'un contrat de transport comprenant tous les animaux chargés dans les trois wagons, que ce contrat liait toutes les administrations participant à l'exécution du transport et que le chemin de fer défendeur avait, dans le sens des dispositions légales, également accepté la marchandise avec la lettre de voiture originale, dans le sens de la loi.

Le code de commerce et le règlement d'exploitation « parlent simplement de l'acceptation de la marchandise avec la lettre de voiture originale, sans se préoccuper si la marchandise est intacte ou avariée et seul le texte de la lettre de voiture originale avec laquelle la remise de la marchandise a été effectuée détermine l'étendue de la solidarité du chemin de fer subséquent. Or, la lettre de voiture acceptée par le chemin de fer défendeur porte, il est vrai, des corrections quant au nombre des bœufs qui y était primitivement men-

Ersatz des Schadens im Betrag von 3160,35 Gulden als des für die umgestandenen Ochsen bezahlten gemeinen Handelswerts.

Die Beklagte bestritt ein Verschulden der Versandbahn und nahm vor allem aus die Einrede der mangelnden Passivlegitimation in Anspruch, weil die Güter, für welche Ersatz verlangt werde, von ihr auf der Übergangsstation (in Marchegg) nicht übernommen worden seien, und jeder Wagen Gegenstand eines separaten Frachtgeschäftes sei, der gemeinsame Frachtbrief sich also nur als manipulative Erleichterung darstelle und überdies der Frachtbrief selbst die Bemerkung enthalten habe, dass zwei Wagen in Tarnócz in Folge Umstehens von Ochsen zurückgeblieben, woraus folge, dass der in der Empfangsstation angekommene Wagen wie auf Grund eines neuen Frachtbriefs übernommen worden sei.

Die erste Instanz schützte diese Einrede der beklagten Eisenbahn; vom k. k. Oberlandesgericht Wien wurde dieselbe aber zurückgewiesen und die Angelegenheit an das Gericht erster Instanz mit dem Auftrage zur materiellen Behandlung der Klage zurückgewiesen, weil durch Annahme des vom Absender ausgestellten Frachtbriefs seitens der Versandbahn ein Frachtvertrag über die sämtlichen in den drei Wagen verladenen Tiere zu stande gekommen, dieser Frachtvertrag für die Ausführung des Transports seitens sämtlicher Frachtführer massgebend sei und die beklagte Bahn auch im Sinne des Gesetzes das «Gut» mit dem ursprünglichen Frachtbriefe übernommen habe.

Das Handelsgesetz und das Betriebs-Reglement «sprechen schlechtweg nur von Annahme des Gutes mit dem ursprünglichen Frachtbriefe, ohne zu unterscheiden, ob das Gut unbeschadigt oder havariert ist, und nur der Inhalt des ursprünglichen Frachtbriefes, auf Grund dessen die Aufgabe des Gutes erfolgte, bestimmt den Umfang der solidarischen Haftung der nachfolgenden Bahn. Nun zeigt der von der Beklagten übernommene Frachtbrief allerdings Korrekturen in Ansehung der ursprünglich darin eingesetzt gewesenen Anzahl

Digitized by Google

tionné et au calcul du prix de transport, et en outre une mention ajoutée postérieurement et datée de Viennne-Saint-Marx le 2 juillet 1897, de laquelle il résultait que deux wagons avaient dû être retenus à la station expéditrice de Tarnócz par suite de la mort de 18 bœufs.

« Mais ces corrections — quel que soit le lieu où elles ont été faites — sont sans effet pour le contrat de transport conclu entre l'expéditeur et le chemin de fer, vu que les obligations légales réglant les rapports entre le chemin de fer et l'expéditeur ou le destinataire ne pouvaient être modifiées qu'avec l'assentiment de l'un de ces derniers; l'existence de cet assentiment n'a pas même été alléguée. Des corrections et adjonctions de cette nature ne peuvent exercer leur effet que lorsqu'il s'agit du trafic interne des chemins de fer, au point de vue de leur droit de recours. On ne saurait prétendre qu'il a été établi une lettre de voiture spéciale pour chacun des trois wagons; au contraire, une seule lettre de voiture a servi pour l'expédition entière, chargée, il est vrai, sur trois wagons.

« Enfin, il convient de faire remarquer encore que des disposions du § 74, 3° et 4° alinéas[1]), du règlement d'exploitation, lesquelles confèrent au demandeur la faculté de choisir parmi les administrations de chemins de fer qui y sont désignées, celle contre laquelle il veut intenter une action, et stipulent en outre qu'une fois l'action intentée, ce droit d'option est éteint, il ressort précisément que les administrations dont il est question dans ledit paragraphe ne peuvent en aucune manière exciper du défaut de leur qualité de défendeur. C'est donc à tort que le tribunal de première instance a résolu négativement la question du défaut de qualité de défendeur et limité les débats oraux à la discussion de cette question, et il y a par conséquent lieu de faire application des §§ 496, al. 3, et 499 du C. P. C. »

Le jugement de deuxième instance a été confirmé par sentence de la cour suprême i. r. en date du 3 novembre 1898, laquelle déclare en outre « qu'elle ne préjuge en rien la question de savoir si le chemin de fer peut être contraint au

[1]) Analogues aux dispositions de l'art. 27, al. 3 et 4, de la C. I.

der Ochsen und der Frachtlohnberechnung und enthält weiters den nachträglichen Beisatz ddo. Wien-St. Marx 2. Juli 1897, dass zwei Wagons infolge Umstehens von 18 Ochsen in der Aufgabestation Tarnócz zurückblieben.

« Diese Korrekturen aber, wo sie auch immer gemacht wurden, sind für den zwischen dem Absender und der Bahn geschlossenen Frachtvertrag belanglos, da das rechtliche obligatorische Verhältnis der Bahn zum Absender, beziehungsweise zum Empfanger, nicht ohne Zustimmung dieser letzteren geändert werden konnte, eine solche aber nicht einmal behauptet wurde. Derlei Korrekturen und Zusätze können nur im internen Verkehre der Bahnen — allenfalls für deren Rückgriff gegeneinander — von Bedeutung sein. Dass Teilfrachtbriefe für jeden einzelnen der drei Wagons ausgestellt wurden, kann nicht behauptet werden: es wurde eben nur ein einziger Frachtbrief für das gesamte, allerdings in drei Wagons verladene Gut ausgefertigt.

« Schliesslich muss aber noch darauf hingewiesen werden, dass gerade aus der Bestimmung des § 74, Abs. 3 und 4[1]), des Eisenbahn-Betriebsreglements, wonach dem Kläger unter den dort bezeichneten Bahnen das Klagewahlrecht eingeräumt und die einmal erhobene Klage mit der Konsumtion des Wahlrechtes bedroht wird, folgt, dass überhaupt jede Einwendung des Mangels der passiven Klagslegitimation seitens der dort genannten Bahnen ausgeschlossen ist. Die erste Instanz hat demnach mit Unrecht die Frage der passiven Klagslegitimation im verneinenden Sinne entschieden und die mündliche Streitverhandlung auf die Erörterung dieser Frage beschränkt, weshalb im Sinne der §§ 496, Abs. 3, und 499 C. P. O. vorzugehen und zu entscheiden ist. »

Die Entscheidung der zweiten Instanz ist vom k. k. Obersten Gerichtshof mit Urteil vom 3. November 1898 bestätigt; mit dem Beifügen, dass « damit keineswegs der Entscheidung der Frage vorgegriffen wird, ob die Bahn für den Ersatz der

[1]) Sachlich übereinstimmend mit I. U. Art. 27 Abs. 3 und 4.

Digitized by Google

paiement du prix des animaux péris ou abattus par mesure de necessité». (Allgem. Tarifanzeiger n° 32 p. 456 et n° 33 p. 469.)

Retard dans la livraison. Restriction de la responsabilité du chemin de fer en cas d'application de tarifs spéciaux.

(Arrêt de la cour d'appel de Catanzaro du 8 juillet 1898.)
— Comp. C. I. art. 39. —

Le 22 décembre 1896, un paquet contenant la partition de l'opéra «i Puritani» fut consigné à la station du chemin de fer à Naples pour être expédié à la station de Marcellinara. Cette dernière reçut en effet l'avis de l'expédition, mais non pas le paquet lui-même, et comme l'opéra en question devait être représenté au théâtre municipal de Catanzaro, l'imprésario actionna la compagnie des chemins de fer de la Méditerranée, par citation du 30 décembre 1896, en paiement d'une indemnité de 3800 lires pour les dommages matériels et d'une indemnité de 5000 lires pour le préjudice moral subis par lui.

Postérieurement au 1er janvier 1897, le chef de gare de Catanzaro informa le destinataire de l'arrivée à cette station du paquet qu'il pouvait retirer, et le directeur général de la compagnie des chemins de fer de la Méditerranée lui fit savoir, par lettre du 16 janvier, qu'à la suite d'inondations, l'expédition avait été dirigée sur Sala et n'avait pu pour cette raison parvenir à temps à la station de destination.

Le tribunal de Catanzaro rendit le 22 septembre 1897 une sentence par laquelle il invitait la compagnie à faire la preuve par témoins que «des inondations et débordements avaient amené une interruption sur la ligne qu'en temps ordinaire l'expédition aurait dû suivre, et que le paquet avait été acheminé sur Sala afin de le faire parvenir plus rapidement à destination».

La compagnie interjeta appel de cette sentence qui fut toutefois confirmée le 8 juillet 1898 par la cour d'appel de Catanzaro:

1° attendu que l'expédition avait été effectuée sur la base de tarifs spéciaux et que, d'après l'art. 7 [1])

[1]) Art. 7 des tarifs spéciaux: «Dans tous les cas où le retard dépasse le délai fixé pour la livraison de la marchandise, le chemin de fer est tenu à rembourser ou à abandonner seulement une part du prix de transport proportionnelle à la durée du retard, et le prix de transport entier si le retard est du double du délai en question.

abgegangenen oder notgeschlachteten Tiere in Anspruch genommen werden kann». (Allgem. Tarif-Anzeiger Nr. 32 S. 456 und Nr. 33 S. 469.)

Lieferfristversäumnis. — Begrenzung der Haftung der Eisenbahn im Falle der Anwendung von Specialtarifen.

(Urteil des Appellhofes von Catanzaro vom 8. Juli 1898.)
Zu vergleichen I. U. Art. 39. —

Am 22. Dezember 1896 wurde der Eisenbahnstation Neapel ein Paket, enthaltend die Partitur zu der Oper «i Puritani» zur Beförderung nach der Station Marcellinara übergeben. In Marcellinara kam wohl die Anzeige der Sendung, aber nicht das Paket an. Da die Oper im Gemeindetheater von Catanzaro hätte zur Aufführung gelangen sollen, verlangte der Unternehmer mit Vorladung vom 30. Dezember 1896 von der Gesellschaft der Mittelmeer-Eisenbahn eine Entschädigung von 3800 Lire für materiellen Schaden und eine solche von 5000 Lire für mittelbare Nachteile.

Nach dem 1. Januar 1897 avisierte der Stationsvorstand von Catanzaro den Empfänger, dass das Paket in jener Station angelangt sei und er dasselbe erheben könne und der Generaldirektor der Mittelmeer-Gesellschaft teilte ihm mit Schreiben vom 16. Januar mit, dass die Sendung wegen der Überschwemmungen nach Sala geleitet worden war und daher nicht rechtzeitig in der Bestimmungsstation ankommen konnte.

Das Tribunal von Catanzaro legte mit Urteil vom 22. September 1897 der Eisenbahngesellschaft Zeugenbeweis darüber auf, «dass Überschwemmungen und Überflutungen die Linie, auf welcher die Beförderung der Sendung ordentlicherweise hätte stattfinden sollen, zerstörten und dass das Paket nach Sala abgefertigt wurde, um schneller am Bestimmungsorte anzulangen.»

Die Eisenbahngesellschaft appellierte gegen dieses Urteil; aber der Appellhof von Catanzaro bestätigte dasselbe unterm 8. Juli 1898 — in Erwägung:

1. dass der Transport auf Grundlage der Specialtarife erfolgte und gemäss Art. 7 derselben [1]) die

[1]) Art. 7 der Specialtarife: «In allen Fällen der Versäumnis über den für die Lieferung festgesetzten Termin hinaus hat die Verwaltung nur einen im Verhältnis zur Dauer der Versäumnis stehenden Teil des Transportpreises zu erstatten oder zu erlassen, und den ganzen Betrag des Transportpreises, wenn die Versäumnis das Doppelte der bestimmten Lieferfrist beträgt.»

Digitized by Google

de ces tarifs, la responsabilité du chemin de fer, en cas de retard dans la livraison de la marchandise, est limitée au prix de transport;

2° attendu toutefois que les tarifs spéciaux qui accordent des prix réduits de transport limitent la responsabilité du chemin de fer en cas de retard, sans l'exclure cependant, même s'il s'agissait d'une faute involontaire, et qu'ils ne sont contraires ni aux tarifs ordinaires ni aux dispositions de l'art. 403 du code de commerce [1]);

3° attendu qu'en l'espèce le voiturier avait accepté le transport par train direct par la voie Eboli-Reggio à destination de Marcellinara, que l'acheminement sur Sala a été par contre effectué par une autre ligne et que le destinataire n'en a été informé qu'à la date du 1er janvier;

4° attendu que le retard notable qui s'est produit constitue une violation du contrat de transport stipulant que l'expédition serait faite par train direct, et que, si l'acheminement du paquet en question sur Sala ne peut être attribué à un cas de force majeure, on se trouve en présence d'une faute imputable au chemin de fer;

5° attendu, par conséquent, qu'il est nécessaire de compléter les preuves fournies au tribunal, afin de démontrer précisément l'existence du cas de force majeure allégué par le chemin de fer pour sa justification. (Comm. directe.)

Verantwortlichkeit der Eisenbahn bei Verspätung in der Ablieferung des Gutes auf den Transportpreis begrenzt ist;

2. dass aber, wenn die Specialtarife, welche ermässigte Transportpreise enthalten, die Verantwortung der Eisenbahn im Falle von Verspätungen begrenzen, sie dieselbe selbst im Falle unfreiwilligen Verschuldens doch nicht ausschliessen und weder den gewöhnlichen Tarifen noch den Bestimmungen des Artikels 403 des Handelsgesetzes widersprechen; [1])

3. dass im speciellen Falle der Frachtführer den Transport zur Beförderung mit dem direkten Zuge über die Linie Eboli-Reggio nach Marcellinara angenommen hatte, die Wegleitung nach Sala aber über eine andere Linie führte und der Empfänger erst am 1. Januar hiervon in Kenntnis gesetzt wurde;

4. dass die erhebliche Verspätung eine Verletzung des Frachtvertrages bildete, der zum Transport der Sendung mit einem direkten Zuge verpflichtete, und dass, wenn die Leitung der Sendung nach Sala nicht auf höhere Gewalt zurückgeführt werden könne, ein Verschulden der Eisenbahn vorliege;

5. dass es somit notwendig ist, die beim Tribunal angebrachten Beweisgründe zu vervollständigen, um gerade das Vorhandensein der höhern Gewalt, die von der Eisenbahn zu ihrer Rechtfertigung angeführt wird, nachzuweisen. (Direkte Mitteilung.)

Nouvelles diverses.

Transport des vendanges en France.

(Circulaire du ministre des travaux publics de France du 24 août 1899.)

Par une circulaire en date du 24 août 1899, le ministre des travaux publics de France, en informant

[1]) Art. 403 C. C.: « En cas de retard dans l'exécution du transport, le voiturier perd une partie du prix de transport proportionnelle à la durée du retard; il perd la totalité du prix de transport si le retard est du double du délai fixé pour l'exécution du transport, sans préjudice de l'obligation qui lui incombe de réparer le dommage qui a pu résulter de ce retard.

« Le voiturier n'est pas responsable du retard s'il peut prouver que celui-ci est résulté d'un cas fortuit ou de force majeure ou d'une faute commise par l'expéditeur ou le destinataire. »

Verschiedene Mitteilungen.

Weinlesetransporte in Frankreich.

(Cirkular des Ministers der öffentlichen Arbeiten in Frankreich vom 24. August 1899.)

Der französische Minister der öffentlichen Arbeiten hat mit Cirkular vom 24. August 1899 den

[1]) Art. 403 C. C.: «Im Fall der Lieferfristversäumnis verliert der Frachtführer einen der Versäumnis entsprechenden Teil des Transportpreises, und den ganzen Transportpreis, wenn die Versäumnis das Doppelte der für den Transport festgesetzten Lieferfrist beträgt, unbeschadet der Verpflichtung, den weiteren Schaden zu vergüten, welcher daraus hat entstehen können.

«Der Frachtführer ist für die Versäumnis nicht verantwortlich, wenn er nachweisen kann, dass diese durch Zufall oder höhere Gewalt oder durch eine Handlung des Absenders oder des Empfängers entstanden ist.»

Digitized by Google

les administrations des compagnies des chemins de fer français des vives instances faites auprès de lui en prévision de la récolte prochaine, pour que les vendanges expédiées par leurs gares ou transitant simplement par leurs lignes soient acheminées vers leur destination avec la plus grande célérité. insiste sur le sérieux intérêt qu'il y a pour les viticulteurs, comme pour les chemins de fer eux-mêmes, à ce que ces expéditions qui se développent de plus en plus et qui, par leur nature, ne peuvent supporter de longs délais, soient l'objet de mesures particulièrement favorables au point de vue de la rapidité du transport. Il leur signale, en même temps, comme ayant aussi une véritable importance, l'abréviation du délai de retour des emballages, qui constituent un matériel coûteux dont la restitution prompte est indispensable pour faciliter les envois successifs, et les invite à prendre les mesures nécessaires pour améliorer le service sur ces deux points. (Communication directe.)

Verwaltungen der französischen Eisenbahngesellschaften von den lebhaften Vorstellungen Kenntnis gegeben, welche — in Erwartung der nächsten Ernte — hinsichtlich eines möglichst raschen Transports der auf den Stationen aufgegebenen oder im Transit über die Eisenbahnlinien laufenden Weinleseprodukte bei ihm geltend gemacht worden sind, und an das ernstliche Interesse sowohl der Weinbauer als auch der Eisenbahnen selbst erinnert, damit diese Sendungen, welche mehr und mehr zunehmen und die infolge ihrer Natur keine langen Fristen vertragen, zum Gegenstand von besonders hinsichtlich der Schnelligkeit der Beförderung zweckentsprechenden Massnahmen gemacht werden. Er hat die Verwaltungen gleichzeitig auf die wesentliche Bedeutung aufmerksam gemacht, welche eine Abkürzung der Frist für Rücksendung der Transportgefässe, die ein wertvolles Material darstellen, haben würde, da dessen rasche Rückgabe zur Erleichterung der nachfolgenden Sendungen unentbehrlich ist, und sie eingeladen, die nötigen Massregeln zu ergreifen, um den Dienst in diesen zwei Beziehungen zu verbessern. (Direkte Mitteilung.)

Instruction réglant la taxation des transports Ouest-Orléans-Etat-Midi et la direction à leur faire suivre.

Nous publions ci-après une instruction des chemins de fer français de l'Ouest, contenue dans le Journal des transports du 26 août 1899 p. 417.

I. Taxation des transports.

Art. 1. En principe, pour la taxation des transports échangés entre les gares du réseau de l'Ouest et celles des réseaux d'Etat, d'Orléans et du Midi, rien ne s'oppose plus à ce qu'il soit fait application de la taxe la plus économique obtenue par n'importe quel itinéraire, en soudant les tarifs des réseaux ci-dessus désignés, soit entre eux, soit avec ceux des réseaux voisins, à l'exclusion de toute ligne à voie étroite ne faisant pas partie desdits réseaux.

La taxe économique ainsi obtenue est applicable d'office, sur la seule revendication de « Tarif spécial », « Tarif réduit », « Tarif le plus réduit », sous les conditions des tarifs qui ont servi à l'établir.

Instruktion betreffend die Taxation der Transporte Ouest — Orléans — Etat — Midi und deren Instradierung.

Laut einer Mitteilung des Journal des transports vom 26. August 1899 S. 417 ist von der französischen Westbahn folgende Instruktion erlassen worden:

I. Taxation der Transporte.

Art. 1. Bezüglich der zwischen den Stationen der Westbahnen und denjenigen des Netzes der Staatsbahnen, der Orleansbahn und der Midibahnen ausgewechselten Transporte steht grundsätzlich dem nichts mehr entgegen, dass die Anwendung der billigsten Taxe durch eine beliebige Instradierung erzielt wird, indem die Tarife der obenbezeichneten Netze, gleichviel ob unter sich oder mit denjenigen der benachbarten Netze, mit Ausnahme der Schmalspurbahnlinien, welche nicht Teile der vier genannten Netze sind, zusammengerechnet werden.

Die so erhaltene billigste Taxe wird auf die Vorschrift « Specialtarif », « Ermässigter Tarif », «Billigster Tarif», unter den Bedingungen der in Anspruch genommenen Tarife, von Amts wegen berechnet.

Digitized by Google

Pour l'application de cette règle, il est tenu compte des tarifs communs à deux ou plusieurs réseaux, aussi bien que des tarifs intérieurs de chaque réseau.

Les taxes des divers tarifs empruntés ne peuvent d'ailleurs être appliquées qu'en tenant compte de toutes les conditions ou restrictions stipulées par ces tarifs. En particulier, les prix des tarifs d'un même réseau ne peuvent être soudés entre eux que si cette soudure n'est pas interdite par lesdits tarifs.

De même, les tarifs intérieurs du réseau de l'Etat et du réseau d'Orléans qui comportent des prix inférieurs à ceux du cahier des charges ne peuvent être utilisés que sur les parcours auxquels ils sont légalement applicables de bout en bout pour les relations du trafic intérieur. Il en résulte donc que toutes les fois que, pour un parcours Orléans ou Etat, les tableaux de distances insérés au Recueil Chaix ne comportent pas de distance, mais seulement un renvoi indiquant l'itinéraire légal, il ne peut être fait application sur ce parcours que du tarif maximum fixé par le cahier des charges, si l'expéditeur a expressément revendiqué cette voie.

Il en est de même si le transport est l'objet d'une consignation ou d'une réexpédition en cours de route pour bénéficier des tarifs d'Orléans ou de l'Etat sur les parcours ci-dessus indiqués. [1])

Relations entre Paris et les gares des réseaux d'Orléans et de l'Ouest, et entre Bordeaux, d'une part, et d'autre part, Le Mans et les au-delà de La Suze sur le réseau de l'Ouest.

Art. 2. Exceptionnellement, les tarifs du réseau d'Etat qui comportent des prix inférieurs à ceux du cahier des charges ne sont applicables, en aucun cas, même par voie de soudure, avec les tarifs des réseaux d'Orléans et de l'Ouest, aux transports entre Paris et les diverses gares des réseaux d'Orléans et de l'Ouest, dont l'itinéraire

[1]) Il n'a pas été jugé nécessaire de reproduire les exemples pour l'application des prescriptions dont il s'agit contenus dans le texte original et dont le premier figure à cet endroit.

Bei Anwendung dieses Grundsatzes sind auch die gemeinsamen Tarife zweier oder mehrerer Bahnnetze, sowie die internen Tarife der einzelnen Netze zu berücksichtigen.

Die Taxen der verschiedenen zur Anwendung gelangenden Tarife können übrigens nur unter Beachtung aller in diesen Tarifen enthaltenen Bestimmungen und Einschränkungen beansprucht werden. Insbesondere können die Sätze der internen Tarife eines einzelnen Netzes nur dann unter sich angestossen werden, wenn dieser Anstoss in den genannten Tarifen nicht untersagt ist.

Desgleichen können die internen Tarife des Netzes der Staatsbahn und der Orleansbahn, welche geringere Taxsätze als diejenigen des Pflichtenhefts enthalten, nur auf den Strecken beansprucht werden, auf welchen sie, von einem Punkt zum andern, für die Beziehungen des internen Verkehrs, gesetzlich anwendbar sind. Daraus folgt, dass in allen den Fällen, wo für Strecken der Orleansbahn oder der Staatsbahnen in den Distanztafeln in der Sammlung Chaix keine Entfernungen angegeben sind, sondern durch eine Bemerkung auf die gesetzliche Route verwiesen ist, auf der betreffenden Strecke nur der im Pflichtenheft fixierte Maximaltarif zur Anwendung zu gelangen hat, wenn vom Absender diese Route ausdrücklich vorgeschrieben worden ist.

Dasselbe ist der Fall, wenn der Transport im Laufe der Beförderung Gegenstand einer Lagerung oder einer Reexpedition zu dem Zwecke wird, auf den bezeichneten Strecken die Tarife der Orleansbahn oder der Staatsbahn in Anspruch zu nehmen. [1])

Verkehr zwischen Paris und den Stationen der Orleansbahn und der Westbahnen, sowie zwischen Bordeaux einerseits, Le Mans und über La Suze hinaus auf dem Netz der Westbahnen anderseits.

Art. 2. Ausnahmsweise können auf dem Netz der Staatsbahnen die Tarife mit geringeren Sätzen, als diejenigen des Pflichtenheftes sind, in keinem Fall, selbst nicht auf dem Wege des Anstosses mit den Tarifen der Orleans- und der Westbahn, für die Transporte zwischen Paris und den verschiedenen Stationen der Orleansbahn und der

[1]) Die an dieser Stelle und an andern Orten der Instruktion ausgeführten Beispiele für die Anwendung der betreffenden Vorschriften werden hier nicht reproduziert.

Digitized by Google

légal sur Paris n'emprunte pas les lignes de l'Etat, non plus qu'entre Bordeaux, d'une part, et, d'autre part, Le Mans et les gares du réseau de l'Ouest au delà de La Suze, pour lesquelles l'itinéraire court sur Bordeaux-Saint-Jean est indiqué dans le tableau des distances de réseau à réseau comme s'établissant par La Suze-Saumur. *Ils ne peuvent, en conséquence, entrer dans aucune combinaison pour la taxation desdits transports.*

Par suite :

a. Le trafic de Paris avec les gares du réseau de l'Etat continue à être régi par le tarif spécial P. V. n° 33 Etat et rien n'est changé au mode *actuel* de taxation de ces transports ;

b. Pour le trafic entre Bordeaux, d'une part, et, d'autre part, Le Mans et les gares du réseau de l'Ouest au delà de La Suze, pour lesquelles l'itinéraire court sur Bordeaux-Saint-Jean est indiqué dans le tableau des distances de réseau à réseau comme s'établissant par La Suze et Saumur, il ne peut jamais être fait application des tarifs de l'Etat (le tarif maximum serait appliqué si l'expéditeur revendiquait expressément la voie de l'Etat).

Les dispositions du présent article n'interdisent, pour le calcul de la taxe à appliquer aux relations ci-dessus visées, que l'emploi des tarifs de l'Etat, mais non la soudure des tarifs Ouest avec les tarifs d'un réseau autre que l'Etat, laquelle est pratiquée lorsqu'il y a avantage pour le public.

Relations de Paris avec les gares du réseau d'Orléans situées sur les sections du Mans à Angers (exclu), Mayet (exclu) à Arnage (inclus), La Flèche à La Suze, à Sablé, à Angers (exclu), à Vivy (exclu).

Art. 3. Par exception aux dispositions de l'art. 2 précédent, les transports à petite vitesse échangés entre Paris et ses au-delà, d'une part, et, d'autre part, les gares et stations des sections du Mans (inclus) à Angers (exclu), Mayet (exclu) à Arnage (inclus), La Flèche à La Suze, à Sablé, à Angers (exclu), à Vivy (exclu), dirigés par les rails des

Westbahnen, deren gesetzliche Route nach Paris nicht über die Staatsbahnen geht, beansprucht werden; ebenso nicht zwischen Bordeaux einerseits und Le Mans, sowie den Stationen der Westbahnen über La Suze hinaus anderseits, für die Transporte, für welche der kürzeste Weg über Bordeaux-Saint-Jean im Distanzenverzeichnis von Netz zu Netz über La Suze—Saumur vorgesehen ist. *Sie können demzufolge in keine Kombination für die Taxation der genannten Transporte einbezogen werden.*

Demnach

a) ist der Verkehr von Paris mit den Stationen der Staatsbahnen wie bisher nach dem Specialtarif P. V. No. 33 zu behandeln und ist an der *gegenwärtigen* Art der Taxation dieser Transporte nichts geändert;

b) können für den Verkehr zwischen Bordeaux einerseits und Le Mans und den Stationen des Westbahnnetzes über La Suze hinaus anderseits, für welche im Verzeichnis der Entfernungen von Netz zu Netz die kürzeste Route für Bordeaux-Saint-Jean über La Suze und Saumur angegeben ist, die Staatsbahntarife niemals Anwendung finden (wenn der Absender ausdrücklich den Weg über die Staatsbahn vorschreiben sollte, so würde der Maximaltarif zur Anwendung gelangen).

Indessen untersagen die Bestimmungen dieses Artikels für die Berechnung der für die genannten Verkehrsbeziehungen zu erhebenden Taxe nur die Anwendung des Tarifs der Staatsbahnen, nicht aber den Anstoss der Westbahntarife an die Tarife eines andern Netzes als desjenigen der Staatsbahnen, was geschehen soll, wenn es im Vorteil des Publikums liegt.

Verkehr zwischen Paris und den auf den Strecken der Orleansbahn von Le Mans nach Angers (ausschl.), Mayet (ausschl.), nach Arnage (einschl.), La Flèche nach La Suze, nach Sablé, nach Angers (ausschl.) und Vichy (ausschl.) belegenen Stationen.

Art. 3. In Ausnahme der im Art. 2 enthaltenen Bestimmung werden auf Transporte in gewöhnlicher Fracht zwischen Paris und darüber hinaus einerseits und anderseits der Bahnhöfe und Stationen der Sektionen von Le Mans (einschl.), nach Angers (ausschl.), Mayet (ausschl.), nach Arnage (einschl.), La Flèche nach La Suze, nach Sablé, nach Angers

Digitized by Google

compagnies d'Orléans et de l'Ouest, seront taxés d'office, lorsqu'il y aura avantage pour le public, aux prix résultant de la soudure des tarifs communs ou intérieurs desdites compagnies avec ceux des réseaux de l'Etat, via Château-du-Loir.

Les délais de transport seront calculés par l'itinéraire le plus favorable au public.

II. Direction des transports.

Transports échangés entre l'Ouest, l'Orléans, l'Etat et le Midi.

Art. 4. Les transports à petite vitesse échangés entre les réseaux de l'Ouest, d'Orléans, de l'Etat et du Midi, seront dirigés par l'itinéraire le plus court tel qu'il est donné par le tableau des distances de réseau à réseau, sauf pour les relations énumérées dans un tableau spécial.

Transports en provenance ou à destination d'un réseau étranger.

Art. 5. Toutefois, lorsque la gare de provenance ou de destination est située en dehors des réseaux de l'Ouest, d'Orléans, de l'Etat ou du Midi, les transports doivent être dirigés, en ce qui concerne le parcours *sur le réseau étranger*, suivant l'itinéraire de la taxe appliquée sur ce réseau. Dans ce cas, les transports doivent être dirigés sur le point d'entrée du réseau étranger qui correspond à l'itinéraire de la taxe appliquée, comme si la marchandise était à destination de ce point même.

Nota. Les relations du réseau de P.-L.-M. avec l'Ouest et l'Orléans étant régies par des règles analogues à celles qui font l'objet de l'article 4 ci-dessus, le réseau du P.-L.-M. ne sera pas considéré comme réseau étranger et il conviendra de continuer à se conformer aux dispositions de la communication autographiée n° 70, tarifs du 1er juillet 1897, complétées par la partie « Relations Ouest-P.-L.-M. » du tableau spécial.

(ausschl.) und nach Vichy (ausschl.), wenn sie auf den Linien der Orleansbahngesellschaft und der Westbahnen befördert werden, sofern es im Vorteile des Publikums liegt, von Amts wegen die Taxen angewendet, welche sich aus dem Anstoss der gemeinsamen oder internen Tarife der genannten Gesellschaften an diejenigen der Staatsbahnen über Château-du-Loir ergeben.

Die Transportfristen werden auf Grund des für das Publikum vorteilhaftesten Weges berechnet.

II. Leitung der Transporte.

Transporte zwischen den Westbahnen, der Orleansbahn, den Staatsbahnen und den Midibahnen.

Art. 4. Die zwischen den Westbahnen, der Orleansbahn, den Staatsbahnen und den Midibahnen ausgewechselten Transporte gewöhnlichen Frachtguts werden auf Grund der kürzesten Routen, wie diese in dem Verzeichnisse der Entfernungen von Netz zu Netz angegeben sind, befördert, ausnahmlich der in einer besonderen Tabelle verzeichneten Verkehrsbeziehungen.

Transporte von und nach einem fremden Netz.

Art. 5. Immerhin sollen, wenn die Abgangs- oder die Bestimmungsstation ausserhalb des Netzes der Westbahnen, der Orleansbahn, der Staatsbahnen oder der Midibahnen liegen, die Transporte, soweit der Parcours *auf dem fremden Netz* liegt, gemäss dem durch die auf diesem Netz angewendete Taxe bedingten Wege befördert werden. In diesem Falle müssen die Transporte nach dem Eingangspunkt des fremden Netzes geleitet werden, welcher dem Wege der angewendeten Taxe entspricht, wie wenn das Gut nach diesem Punkte selbst bestimmt wäre.

Nota. Da die Beziehungen des P. L. M.-Netzes zu den Westbahnen und zur Orleansbahn durch gleiche Regeln, wie der Art. 4 sie enthält, geordnet sind, so ist das P. L. M.-Netz nicht als ein fremdes Netz zu betrachten und hat man sich auch ferner nach den Vorschriften der autographierten Mitteilung Nr. 70, Tarife vom 1. Juli 1897, vervollständigt durch die Abteilung «Verkehr Westbahn-P. L. M.» der Sonder-Tabelle zu richten.

Digitized by Google

Transports entre Paris et Angers, Nantes, Montoir, Saint-Nazaire, Pont-Château, Redon et leurs au-delà.

Art. 6. Il n'est rien changé aux instructions actuellement en vigueur en ce qui concerne la direction à faire suivre aux transports à petite vitesse entre Paris et ses au-delà, d'une part, et Angers, Nantes, Montoir, Saint-Nazaire, Pont-Château, Redon et leurs au-delà, d'autre part.

Transports entre Paris et les gares du réseau de l'Etat.

Art. 7. Les transports à petite vitesse entre Paris et les gares du réseau de l'Etat continueront à être dirigés conformément aux dispositions du tarif spécial P. V. n° 33 Etat.

Embranchements particuliers.

Art. 8. On doit considérer, pour la direction à faire suivre aux transports en provenance ou à destination des embranchements particuliers:

1° comme une dépendance de la gare de raccordement, ceux de ces embranchements particuliers qui sont reliés directement à cette gare;

2° comme une gare propre, les embranchements dont l'origine est située entre deux gares.

La nomenclature des embranchements de la seconde catégorie est insérée au Recueil Chaix, dans le tarif n° 29 de chacune des compagnies, avec indication de la distance qui les sépare des deux gares avoisinantes.

Transporte zwischen Paris und Angers, Nantes, Montoir, Saint-Nazaire, Pont-Château, Redon und darüber hinaus.

Art. 6. Bezüglich dieser Transporte wird an den bestehenden Instruktionen hinsichtlich der Leitung der Transporte in gewöhnlicher Fracht zwischen Paris und darüber hinaus einerseits und Angers, Nantes, Montoir, Saint-Nazaire, Pont-Château, Redon und darüber hinaus nichts geändert.

Transporte zwischen Paris und den Stationen der Staatsbahnen.

Art. 7. Die Transporte in gewöhnlicher Fracht zwischen Paris und den Stationen der Staatsbahnen sind auch fürderhin gemäss den Bestimmungen im Specialtarif P. V. Nr. 33 Staatsbahnen, zu behandeln.

Privat-Anschlussgeleise.

Art. 8. Für die Leitung der Transporte von und nach privaten Anschlussgeleisen sind zu behandeln:

1. als eine Dependenz des Anschlussbahnhofs diejenigen dieser Anschlussgeleise, welche mit dem Bahnhof direkt verbunden sind;

2. als eine besondere Station die Anschlussgeleise, deren Anschlusspunkt zwischen zwei Bahnhöfen liegt.

Die Aufzählung der Anschlussgeleise der zweiten Kategorie ist in der Sammlung Chaix, Tarif Nr. 29 jeder Gesellschaft, enthalten, mit Angabe der Entfernungen nach den benachbarten beiden Bahnhöfen.

Bibliographie.

Grundzüge der Volkswirtschaftslehre. Par le professeur Louis Fleischner. Prix 3 m. Académie de commerce à Leipzig, éditeur. (Louis Huberti, docteur en droit.)

Dans ce livre qui, publié par l'« académie de commerce à Leipzig », forme la plus récente publication de la « collection des livres d'étude pour l'enseignement commercial », l'auteur a pris pour tâche d'exposer brièvement et d'une manière facilement compréhensible, les principes de l'étude

Bücherschau.

Grundzüge der Volkswirtschaftslehre. Von Professor Ludwig Fleischner. Preis Mark 3. Verlag der Handelsakademie Leipzig (Dr. jur. Ludwig Huberti).

In dem uns vorliegenden Buche, das in der von der « Handelsakademie Leipzig » herausgegebenen «Sammlung kaufmännischer Lehrbücher» die neueste Lieferung bildet, hat sich der Verfasser die Aufgabe gestellt, in Kürze und in allgemein verständlicher Ausdrucksweise die Grundzüge der Volks-

Digitized by Google

de l'économie politique, et a ainsi placé entre les mains des élèves des écoles de commerce et d'enseignement secondaire un manuel pratique et un livre d'étude qui leur sera très utile. La tâche n'était certainement pas facile d'extraire du champ si vaste de l'économie politique et de réunir dans un cadre étroit tout ce que l'étudiant doit apprendre, de grouper les matières d'une façon précise et de les exposer avec clarté. Il est question dans l'introduction de la définition et de la nature, des principes et de l'étendue de la science de l'économie politique, et dans les quatre premiers chapitres, de la production, de la circulation, de la répartition et de la consommation des biens et produits. Un aperçu historique de l'économie politique, contenue dans le cinquième chapitre, clôture le livre, dont le contenu nous paraît répondre exactement au but que l'auteur avait en vue.

wirtschaftslehre zur Darstellung zu bringen und damit in erster Linie für die Zöglinge der Handelslehranstalten und Gewerbeschulen ein brauchbares Lehr- und Handbuch zu schaffen. Es wird zugegeben werden müssen, dass die Aufgabe, aus dem überreichen Lehrstoffe, den die Nationalökonomie bietet, in einem engbegrenzten Rahmen alles für den Lernenden Wissenswerte zusammenzustellen, den Stoff anschaulich zu gruppieren und leichtfasslich zu erörtern, mit grossen Schwierigkeiten verknüpft war. In der Einleitung ist Begriff und Wesen, Grundbegriffe und Umfang der Volkswirtschaftslehre besprochen und in den vier ersten Kapiteln kommt die Erzeugung, der Umlauf, die Verteilung und der Verbrauch der Güter zur Darstellung. Ein geschichtlicher Abriss der Volkswirtschaftslehre bildet als fünftes Kapitel den Schluss des Buches, in welchem wir eine gelungene Lösung der Aufgabe der Verfassers erblicken dürfen.

Statistische und tarifarische Daten insbesondere über die im Betriebe der k. k. Staatseisenbahnverwaltung stehenden Eisenbahnen. Vienne 1899. A obtenir dans le bureau des tarifs et des décomptes des chemins de fer de l'état autrichien au ministère i. r. des chemins de fer contre paiement des frais d'impression.

Ce petit livre contient un grand nombre d'informations. A. Des renseignements statistiques sur l'étendue des réseaux relevant des directions des chemins de fer de l'état, sur l'état du materiel, sur les résultats de l'exploitation: trafic des voyageurs et des marchandises en 1898, ainsi que des relevés des différentes espèces de marchandises transportées en 1898 et des aperçus du trafic et des recettes de l'exploitation, enfin un relevé des recettes totales et des dépenses de 1893 à 1898. — B. Un relevé des recettes réalisées en 1898 par les chemins de fer privés autrichiens (à l'exception des chemins de fer d'intérêt local). — C. et D. Renseignements sur les tarifs en vigueur pour le transport des voyageurs, des bagages et des marchandises, avec indication des bases de taxe prélevées par les chemins de fer étrangers pour le transport des voyageurs, des bagages et des marchandises. — E. Extraits des tarifs des voyageurs et des marchandises pour les transports militaires.

Statistische und tarifarische Daten insbesondere *über die im Betriebe der k. k. Staatseisenbahnverwaltung stehenden Eisenbahnen.* Wien, 1899. Erhältlich beim Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau der österreichischen Staatsbahnen im k. k. Eisenbahnministerium gegen Erstattung der Selbstkosten.

Dies Büchlein ist von sehr reichhaltigem Inhalt: A. Statistische Daten über den Umfang der den Staatsbahndirektionen zugewiesenen Strecken, den Stand der Betriebsmittel, über die Betriebsergebnisse: den Personen- und Güterverkehr im Jahr 1898, sowie eine Zusammenstellung der einzelnen im Jahr 1898 beförderten Warengattungen, Übersichten des Verkehrs und der Transporteinnahme, endlich der Gesamteinnahmen und Ausgaben von 1893 bis 1898. — B. Eine Zusammenstellung der im Jahr 1898 auf den österreichischen Privatbahnen (mit Ausnahme der Lokalbahnen) erzielten Einnahmen. — C. und D. Mitteilungen über die in Wirksamkeit stehenden Personen- und Gepäck-, und ferner der Gütertarife unter Angabe der auf den ausländischen Bahnen zur Erhebung gelangenden Einheitssätze für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern. — E. Angaben aus den Personen- und Gütertarifen für Militärbeförderung.

Digitized by Google

Nous signalerons, d'après les « Statistische Daten », qu'en 1898, les réseaux dépendant des directions des chemins de fer de l'Etat avaient une longueur de 10424 km et disposaient (à la fin de l'année), de 2317 locomotives, 19 tenders, 20 wagons-citerne, 5521 voitures pour voyageurs, 1583 voitures de poste et de service et 40710 wagons à marchandises. Les recettes d'exploitation des *chemins de fer de l'Etat* se sont élevées à 120738131 florins et les recettes totales à 121301056 florins: les dépenses ont été de 87309735 florins laissant un reliquat de 33991321 florins. Les frais d'établissement des chemins de fer appartenant à l'état et exploités par lui pour son propre compte, y compris celles de ses lignes qui sont exploitées par des compagnies privées (en 1898: 8096 km, 1897: 8064 km), se montaient à la fin de l'année 1898 à 1215853565 florins et à la fin de l'année 1897 à 1198162884 florins; pour chacune des deux années, le reliquat représente l'intérêt à 2,80 pour cent du capital d'établissement. — Les recettes effectuées en 1898 par les chemins de fer privés d'une longueur de 6690 km se sont élevées à 160808137 florins, soit 24187 florins par km.

Aus den « Statistischen Daten » heben wir hervor, dass die im Jahr 1898 den k. k. Staatsbahndirektionen zugewiesenen Strecken 10424 km mit (am Jahresschluss) 2317 Lokomotiven, 19 Tendern, 20 Wasserwagen, 5521 Personenwagen, 1583 Post- und Dienstwagen und 40710 Güterwagen betragen haben. Die Betriebseinnahmen der *Staatseisenbahnen* waren 120738131, die Gesamteinnahmen 121301056, die Ausgaben 87309735 und der Betriebsüberschuss 33991321 Gulden. Die Anlagekosten bei den im Eigentum des Staates stehenden und von diesem für eigene Rechnung betriebenen Bahnen, einschliesslich der im Privatbetriebe befindlichen Strecken (1898: 8096 km, 1897: 8064 km) betragen auf Ende 1898: 1215853565, auf Ende 1897: 1198162884 Gulden; der Betriebsüberschuss kam einer Verzinsung von 2,80 Prozent des aufgewendeten Kapitals in beiden Jahren gleich. — Auf 6690 km Privatbahnen wurden im Jahr 1898 160808137 Gulden (24187 fl. pro km) eingenommen.

Nouveaux tarifs et suppléments de tarifs pour le transport des marchandises

auquel s'applique la convention internationale.

Union Allemande-Russe. (A. g.: direction royale à Bromberg.)

Partie III A du 20 décembre 1894 / 1er janvier 1895. *VIe Supplément, valable depuis le 19 septembre / 1er octobre 1899:* admission de nouveiles stations dans le tarif, ainsi que nouvelles taxes pour la station de Würzbourg et pour les stations russes de Jaroslawl ville et Kostroma ville — nouvelles taxes pour la grande vitesse au départ du point de soudure vers l'ouest et vers l'est dans les barêmes II, III, V et VI — tarif exceptionnel VII pour le transport de la pâte de bois et de la cellulose — additions et rectifications au tarif.

Partie III B du 20 décembre 1894 / 1er janvier 1895.

Neue Tarife und Tarif-Nachträge für den Eisenbahn-Güterverkehr,

auf welchen das Internationale Uebereinkommen Anwendung findet.

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. (G.V.: k. Eisenbahndirektion in Bromberg.)

Teil III A vom 20. Dezember 1894 / 1. Januar 1895. *VI. Nachtrag, gültig vom 19. September / 1. Oktober 1899:* Aufnahme neuer Stationen in den Tarif, sowie anderweite Frachtsätze für die Station Würzburg und für die russischen Stationen Jaroslawl Stadt und Kostroma Stadt — anderweite Frachtsätze für Eilgut ab Schnittpunkt westlich und östlich in den Tariftabellen II, III, V und VI — Ausnahmetarif VII für Holzstoff und Holzzellstoff — Ergänzungen und Berichtigungen des Tarifs.

Teil III B vom 20. Dezember 1894 / 1. Januar 1895.

Digitized by Google

IXe supplément, valable depuis le 19 septembre / 1er octobre 1899: admission de nouvelles stations dans le tarif, ainsi que nouvelles taxes pour la station de Würzbourg et pour les stations russes de Jaroslawl ville et Kostroma ville — nouvelles taxes pour la grande vitesse au départ du point de soudure vers l'ouest et vers l'est dans les barèmes II, III, V et VI — additions et rectifications au tarif.

Trafic Belge-Sud-Ouest Allemand. (Publié par l' administration des chemins de fer de l'Etat belge à Bruxelles.)

Fascicule 2 b du 1er janvier 1895.

2e supplément, valable depuis le 1er août 1899: nouveaux prix pour le transport des charges incomplètes en grande vitesse et en petite vitesse (classe générale) — tarification des stations de «La Sambre (raccordement de la Société métallurgique)» et de «Mouscron (station)» — nouvelles taxes pour certaines stations belges — tarif exceptionnel n° 8 pour le transport du superphosphate de chaux — additions et modifications diverses.

Fascicule 3b du 1er janvier 1895.

2e supplement, valable depuis le 1er août 1899: nouvelles taxes pour les charges incomplètes de la grande vitesse et de la classe générale de la petite vitesse — tarification des points belges de: La Sambre (raccordement de la Société La Métallurgique), Lommel (station) et Mouscron (station) et des gares allemandes de: Avolsheim, Goxweiler, Meisenthal, Münzthal-St. Louis et Ostheim-Beblenheim — nouvelles taxes pour certaines stations belges — nouvelles taxes (directes) pour Audun-le-Tiche — nouvelles taxes directes pour le transport de la fonte brute de ou vers Huy (Sud) (Marchin), Louvain (bassin) et Louvain (station) — extension à Aywaille du tarif exceptionnel n° 8 pour le transport du sable — nouveau tarif exceptionnel portant le n° 9 pour le transport du goudron de houille — nouveau tarif exceptionnel portant le n° 10 pour le transport des crasses de hauts fourneaux — nouveau tarif exceptionnel portant le n° 11 pour le transport de la pâte de bois et de la cellulose de bois — nouveau tarif exceptionnel portant

IX. Nachtrag, gültig vom 19. September / 1. Oktober 1899: Aufnahme neuer Stationen in den Tarif, sowie anderweite Frachtsätze für die Station Würzburg und für die russischen Stationen Jaroslawl Stadt und Kostroma Stadt — anderweite Frachtsätze für Eilgut ab Schnittpunkt westlich und östlich in den Tariftabellen II, III, V und VI — Ergänzungen und Berichtigungen des Tarifs.

Belgisch-Südwestdeutscher Verkehr. (Veröffentlicht durch die Verwaltung der belgischen Staatseisenbahnen in Brüssel.)

Heft 2b vom 1. Januar 1895.

2. Nachtrag, gültig vom 1. August 1899: neue Frachtsätze für die Beförderung von Stückgutsendungen in Eil- und gewöhnlicher Fracht (allgemeine Klasse) — Tarifierung der Stationen «La Sambre, Industriegeleis der Metallurgischen Gesellschaft» und «Mouscron (Station)» — neue Taxen für einige belgische Stationen — Ausnahmetarif Nr. 8 für die Beförderung von Superphosphat — verschiedene Ergänzungen und Änderungen des Tarifs.

Heft 3 b vom 1. Januar 1895.

2. Nachtrag, gültig vom 1. August 1899: neue Taxen für Stückgutsendungen als Eilgut und nach der allgemeinen Frachtgutklasse — Tarifierung der belgischen Stationen von La Sambre (Industriegeleis der metallurgischen Gesellschaft), Lommel (Station) und Mouscron (Station) und der deutschen Stationen Avolsheim, Goswei-ler, Meisenthal, Münzthal-St. Louis und Ostheim-Beblenheim — neue Taxen für einige belgische Stationen — neue (direkte) Taxen für Deutsch-Oth — neue direkte Taxen für die Beförderung von rohem Guss von oder nach Huy (Sud) (Marchin), Löwen (Bassin) und Löwen (Station) — Ausdehnung des Ausnahmetarifs Nr. 8 für die Beförderung von Sand auf die Station Aywaille — neuer Ausnahmetarif Nr. 9 für die Beförderung von Steinkohlenteer — neuer Ausnahmetarif Nr. 10 für die Beförderung von Hochofenschlacken — neuer Ausnahmetarif Nr. 11 für die Beförderung von Holzstoff und Cellulose — neuer Ausnahmetarif Nr. 12 für die Beförderung von Superphosphat

Digitized by Google

le n° 12 pour le transport du superphosphate de chaux — additions et modifications diverses au tarif.

Trafic Belge-Italien par le St. Gothard. (Publié par l'administration des chemins de fer de l'Etat belge à Bruxelles.)

Tarif du 1er/15 juin 1898 pour le transport en grande vitesse des marchandises de toute espèce, de la soie et des denrées alimentaires.

1er supplément, valable depuis le 1er juillet 1899: additions et modifications aux tableaux des taxes.

Tarifs internationaux Franco-Allemands. (Publié par la direction de la compagnie des chemins de fer de l'Est à Paris.)

Fascicule IV du 1er mai 1899.

1er supplément, valable depuis le 19 août 1899: additions et rectifications au tarif.

— verschiedene Ergänzungen und Änderungen des Tarifs.

Belgisch-Italienischer Verkehr über den Gotthard. (Veröffentlicht durch die Verwaltung der belgischen Staatseisenbahnen in Brüssel.)

Tarif vom 1./15. Juni 1898 für die eilgutmässige Beförderung von Gütern aller Art, Seide und Lebensmitteln.

1. Nachtrag, gültig vom 1. Juli 1899: Ergänzungen und Änderungen zu den Taxtabellen.

Französisch-Deutsche Tarife für den internationalen Verkehr. (Veröffentlicht durch die Direktion der französischen Ostbahn in Paris.)

Heft IV vom 1. Mai 1899.

1. Nachtrag, gültig vom 10. August 1899: Ergänzungen und Berichtigungen des Tarifs.

Statistique.

Les chemins de fer autrichiens en 1897 comparés avec les années 1894 à 1896.

En ce qui concerne la statistique des chemins de fer autrichiens, le bulletin des transports internationaux par chemins de fer n'a fait paraître jusqu'à présent que les communications relatives à l'année 1893, publiées dans le tome III (de 1895) comme annexe II, et extraites des publications relatives à l'industrie, au commerce et au trafic, faites par le département statistique du ministère du commerce à Vienne. Ces communications renfermaient des données se rapportant non seulement aux chemins de fer autrichiens, mais aussi aux « lignes communes », c'est-à-dire les entreprises situées en partie sur territoire autrichien et en partie sur territoire hongrois. Les « renseignements statistiques sur les chemins de fer de la monarchie austro-hongroise » sont élaborés d'une manière analogue: jusqu'en 1892, ils ont été publiés, pour les chemins de fer autrichiens et les lignes communes, par le même département statistique, puis pour 1892 et 1893 par le département statistique

Statistische Nachrichten.

Die österreichischen Eisenbahnen im Jahr 1897, unter Vergleichung mit den Jahren 1894 bis 1896.

Mit Bezug auf die Statistik der Eisenbahnen in Oesterreich hat die Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport sich bisher auf die Mitteilungen aus dem Jahr 1893 beschränkt, welche im Band III (von 1895) als Anhang II erschienen sind und den «Nachrichten über Industrie, Handel und Verkehr aus dem Statistischen Departement des k. k. Handelsministeriums» entnommen waren. Gegenstand dieser Mitteilungen waren neben den ausschliesslich österreichischen Eisenbahnen auch die «Gemeinsamen Eisenbahnen», d. h. die Unternehmungen, welche teils auf dem Gebiete der österreichischen und teils auf demjenigen der ungarischen Reichshälfte liegen. Auf derselben Basis sind die «Statistische Nachrichten über die Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie» erstellt, die, soweit die österreichischen und die gemeinsamen Eisenbahnen in Betracht kommen, bis 1892 von dem gleichen statistischen Departement, für 1892 und 1893 von dem Statistischen Departement im

Digitized by Google

au ministère des chemins de fer à Vienne, et en ce qui concerne les chemins de fer hongrois, par le bureau hongrois de statistique à Budapest.

Ces renseignements remontent jusqu'à l'année 1879 et remplacent les données parues jusqu'alors, qui embrassaient, soit, dans un travail d'ensemble, toute la monarchie austro-hongroise, soit, sous forme d'une édition spéciale, la Hongrie seulement.

Les « renseignements statistiques de la monarchie austro-hongroise » s'arrêtent en 1893. Ils furent remplacés: en Autriche, par la publication des « résultats principaux de la statistique des chemins de fer autrichiens », qui, jusqu'en 1894, émanait du département statistique au ministère du commerce, et depuis lors du département statistique au ministère des chemins de fer; en Hongrie: par la publication des « renseignements statistiques sur les chemins de fer des pays de la couronne hongroise », faite par le bureau central hongrois de statistique.

Nous nous proposons, comme cela a déjà été fait à plusieurs reprises pour les chemins de fer d'Allemagne (B. 1895, annexe III, 1897 p. 865, 1899 p. 44), et à peu près dans les mêmes dimensions, de rendre compte de l'état et des résultats de l'exploitation des chemins de fer en Autriche et Hongrie, en commençant d'abord par l'*Autriche;* la comparaison est toutefois réduite aux 4 années de 1894 à 1897, les données nécessaires pour traiter toute la période décennale de 1888 à 1897 nous faisant défaut. Il est à remarquer que pour ces quatre années les résultats concernant les « lignes communes » ne figurent plus sous une rubrique spéciale, mais que les résultats de celles de ces lignes qui sont situées en Autriche et les renseignements relatifs aux chemins de fer autrichiens sont examinés ensemble.

Les tableaux ci-dessous, établis d'après le système adopté dans la statistique autrichienne, nécessitent les observations suivantes:

La description du réseau (tableau I) embrasse toutes les lignes de chemins de fer situées sur territoire autrichien, y compris les tramways à vapeur (qui, dans les tableaux suivants, forment une

k. k. Eisenbahnministerium in Wien, und bezuglich der ungarischen Eisenbahnen vom kgl. ungarischen Statistischen Bureau in Budapest bearbeitet worden sind.

Diese Nachrichten gehen bis zum Jahr 1879 zurück und ersetzen die bis dahin teils für die ganze Monarchie in einheitlicher Bearbeitung und teils für Ungarn in besonderer Ausgabe erschienenen Arbeiten.

Mit dem Jahr 1893 schliessen die «Statistische Nachrichten der österreichisch-ungarischen Monarchie» ab. Sie werden ersetzt: in Oesterreich durch die Publikation der «Hauptergebnisse der österreichischen Eisenbahn-Statistik», bearbeitet für den Jahrgang 1894 vom Statistischen Departement im k. k. Handelsministerium, und seitdem vom Statistischen Departement im Eisenbahnministerium; in Ungarn durch die «Statistische Mitteilungen über die Eisenbahnen der Länder der ungarischen Krone» veröffentlicht durch das kgl. ungarische statistische Central-Amt.

Wir versuchen nachstehend in ähnlichem Umfang, wie dies hinsichtlich der Eisenbahnen in Deutschland wiederholt geschehen ist (Z. 1895 Anhang III, 1897 S. 865, 1899 S. 44) über den Bestand und die Ergebnisse des Betriebes der Eisenbahnen in Oesterreich und Ungarn, zunächst in Oesterreich, zu berichten. Die Vergleichungen beschränken sich indessen auf die vier Jahre 1894 bis 1897, da wir nicht vollständig über das Material verfügen, welches zu einer Behandlung des ganzen Jahrzehnts 1888/97 erforderlich wäre. Dabei muss darauf aufmerksam gemacht werden, dass für die erstgenannten vier Jahre die Resultate hinsichtlich der «Gemeinsamen Linien» nicht mehr besonders angegeben, sondern mit Bezug auf die in Oesterreich liegenden Teile derselben in den Angaben über die österreichischen Eisenbahnen direkt berücksichtigt sind.

Im übrigen veranlassen die nachfolgenden, nach dem in der österreichischen Eisenbahnstatistik angenommenen System behandelten Tabellen zu folgenden Bemerkungen:

Die Bahnbeschreibung (Tabelle I) bezieht sich auf alle im österreichischen Gebiete gelegenen Linien, mit Einschluss der Dampftramways (die in den übrigen Tabellen unter besonderer Rubrik er-

Digitized by Google

rubrique spéciale), les chemins de fer funiculaires et les chemins de fer électriques; ces deux dernières catégories ne figurent point dans les autres tableaux. Les tableaux II-VII s'occupent de l'état et du parcours du matériel roulant, ainsi que des résultats de l'exploitation, sans tenir compte, toutefois, des chemins de fer situés en Autriche qui sont exploités par des états étrangers.

Le capital d'établissement des lignes en exploitation à la fin de l'année, indiqué au tableau VIII, renferme également celui des voies de raccordement industrielles à voie normale et à voie étroite qui sont la propriété des différentes administrations de chemins de fer. Enfin, le tableau IX indique, sous le titre « divers », les redevances dues pour les lignes de l'Etat autrichien exploitées par des états étrangers, qui doivent être ajoutées au produit net; le nombre des kilomètres de ces lignes n'entre toutefois pas en compte pour la détermination du produit net kilométrique.

scheinen), der Drahtseilbahnen und der elektrischen Eisenbahnen, welch beide letztere Kategorien in den übrigen Tabellen gar nicht behandelt sind. Die Tabellen II bis VII zeigen den Bestand und die Leistungen des Rollmaterials und die Betriebsresultate mit Ausschluss auch der von andern Staaten auf österreichischem Gebiete betriebenen Strecken an. Das Anlagekapital der je am Ende des Jahres im Betriebe gestandenen Linien in der Tabelle VIII schliesst die Bauausgaben für die industriellen Zweigverbindungen mit Normal- und Schmalspur in sich, soweit diese im Eigentum der einzelnen Eisenbahnverwaltungen stehen. In der Tabelle IX endlich sind unter dem Titel «Verschiedenes» die Entschädigungen angegeben, welche aus den von fremden Staaten betriebenen österreichischen Staatsbahnstrecken erfliessen und dem Nettoertrag zugerechnet werden müssen; die kilometrische Länge dieser Strecken ist jedoch bei der Bestimmung des kilometrischen Nettoertrages nicht berücksichtigt.

Accidents.

Il y a eu, pendant l'année 1897, sur les chemins de fer autrichiens, 2435 accidents (357 déraillements, 145 collisions et 1933 autres accidents), dont 986 survenus en pleine voie et 1449 aux stations et aux haltes; ces accidents ont entraîné la mort de 201 personnes et atteint 1576 autres personnes, savoir:

Unfälle.

Während des Jahres 1897 sind auf den österreichischen Eisenbahnen 2435 Unfälle vorgekommen (357 Entgleisungen, 145 Zusammenstösse und 1933 andere Vorkommnisse), und zwar 984 auf offener Linie und 1449 in Stationen oder Haltestellen. Diese Unfälle haben den Tod von 201 Personen herbeigeführt und 1576 Personen sind dabei verletzt worden, nämlich:

	Tués *Getötet*	Blessés *Verletzt*	
Voyageurs, sans qu'il y ait de leur faute .	4	154	Reisende, ohne eigenes Verschulden.
» par leur propre faute ou imprudence	11	91	» infolge eigenen Verschuldens oder Unvorsichtigkeit.
Employés du chemin de fer, sans qu'il y ait de leur faute ou par suite d'accidents survenus pendant la marche des trains	14	336	Eisenbahnangestellte, unverschuldet oder infolge von Unfällen während der Fahrt.
Employés du chemin de fer, par leur propre faute ou imprudence	82	830	Eisenbahnangestellte, infolge eigenen Verschuldens oder Unvorsichtigkeit.
Autres personnes, sans qu'il y ait de leur faute ou par suite d'accidents de chemin de fer	3	29	Andere Personen, ohne Verschulden oder infolge von Eisenbahnunfällen.
Autres personnes, par leur propre faute ou imprudence	87	136	Andere Personen, infolge eigenen Verschuldens oder Unvorsichtigkeit.

Digitized by Google

En outre, sont encore à signaler 81 suicides et 19 tentatives de suicide.

Sur les tramways à vapeur il y a eu 91 accidents ayant entraîné la mort d'un voyageur et de 8 autres personnes, et ayant causé des blessures à 3 voyageurs, à 4 agents et à 23 autres personnes; en outre il y a eu 1 suicide et une tentative de suicide.

Personnel.

Au 31 décembre 1897, le nombre total des personnes au service des chemins de fer était de 170 747, ayant touché comme salaires, etc., 93 196 167 fl. (soit 5486 fl. par km exploité ou 78 147 fl. par 100 000 km utiles). Le personnel se répartissait ainsi qu'il suit: 25 849 agents et sous-agents (34 400 507 fl.), 1575 femmes (338 026 fl.) et 52 559 employés (29 294 399 fl.), puis en moyenne pendant l'année 90 764 ouvriers à la journée (29 163 235 fl.).

Les tramways à vapeur occupait à la même date 1222 personnes (salaires, etc., 742 739 fl.), dont 186 agents et sous-agents (191 166 fl.), 5 femmes (2312 fl.), 668 employés (392 276 fl.) et en moyenne 363 ouvriers (156 985 fl.).

Caisses de retraite et de secours.

Les 23 caisses de pensions avaient au 31 décembre 1896 une encaisse de 49 619 096 fl.; pendant l'année 1897, elles ont reçu 8 796 005 fl. et dépensé 7 151 438 fl.; le chiffre moyen des sociétaires a été de 80 991: 14 931 personnes ont bénéficié de pensions, etc., non compris 5494 enfants auxquels des subsides ont été accordés.

Les caisses de secours en cas de maladie, également au nombre de 23, avaient en caisse au 31 décembre 1896 une somme totale de 1 507 155 fl., les recettes se sont élevées à 1 877 051 fl. et les dépenses à 1 659 103 fl.; elles comprenaient en moyenne 157 196 membres et des secours ont été accordés à titre temporaire ou permanent à 44 900 personnes.

Il y a encore à signaler 33 autres caisses de bienfaisance avec 17 590 membres en moyenne, une encaisse de 4 986 757 fl. à la fin de 1896; 780 828 fl. de recettes et 555 619 fl. de dépenses en 1897.

Überdies sind 81 Selbstmorde und 19 Versuche von Selbstmord zu verzeichnen.

Bei den Dampftramways sind 91 Unfälle vermerkt, welche den Tod eines Reisenden und acht anderer Personen und die Verletzung von 3 Reisenden, 4 Angestellten und 23 anderen Personen herbeigeführt haben; auch kamen ein Selbstmord und ein Selbstmordversuch vor.

Personal.

Am 31. Dezember 1897 betrug die Gesamtzahl der im Dienst der Eisenbahnen angestellten Personen 170 747, denen als Besoldung 93 196 167 Gulden bezahlt worden waren. Davon waren 25 849 Personen Beamte und Unterbeamte (34 400 507 fl.), 1575 Frauen (338 026 fl.), 52 559 Angestellte (29 294 399 fl.), sowie (im Jahresdurchschnitt) 90 764 Taglohnarbeiter (29 163 235 fl.).

Bei den Dampftramways waren an demselben Tage 1222 Personen beschäftigt (Gehalt 742 739 fl.) und zwar 186 Beamte und Unterbeamte (191 166 fl.), 5 Frauen (2312 fl.), 668 Angestellte (392 276 fl.) und durchschnittlich 363 Taglohnarbeiter (156 985 fl.).

Pensions- und Hülfskassen.

Die 23 Pensionskassen hatten am 31. Dezember 1896 ein Vermögen von 49 619 096 fl.; im Jahr 1897 haben sie 8 796 005 fl. eingenommen und 7 151 438 fl. ausgegeben; die mittlere Zahl der Mitglieder war 80 991: 14 931 Personen bezogen Pensionen und an 5494 Kinder sind Unterstützungen bewilligt worden.

Die Hülfs- und Krankenkassen, ebenfalls 23 an der Zahl, hatten am 31. Dezember 1896 über eine Gesamtsumme von 1 507 155 fl. zu verfügen: die Einnahmen im Jahr 1897 haben 1 877 051 fl., die Ausgaben 1 659 103 fl. betragen. Diese Kassen hatten 157 196 Mitglieder und 44 900 berechtigte Personen haben Unterstützungen erhalten.

Ferner waren 33 andere Kassen von wohlthatigem Charakter, mit durchschnittlich 17 590 Mitgliedern, einem Vermögen von 4 986 757 fl. auf Ende 1896 vorhanden. Im Jahr 1897 beliefen sich ihre Einnahmen auf 780 828 und ihre Ausgaben auf 555 619 Gulden.

Digitized by Google

I. Description du réseau. — *Bahnbeschreibung.*

Désignation des chemins de fer	Longueur construite à la fin de l'année *Eigentumslänge (Baulänge) am Jahresende*	Longueur exploitée à la fin de l'exercice *Betriebslänge am Ende des Betriebsjahres*	Longueur construite à deux ou plusieurs voies *Eigentumslänge zwei- oder mehrgleisig*	Longueur exploitée en moyenne pendant l'année *Betriebslänge im Jahresdurchschnitt* — total *im ganzen*	pour le service des voyageurs *für den Personenverkehr*	pour le service des marchandises *für den Güterverkehr*	*Bezeichnung der Eisenbahnen*
	km	km	km	km	km	km	
Statistique des chemins de fer autrichiens	1,1	1,9	1,15	1,12	1,13	1,14	Statistik der österreichischen Eisenbahnen.
I. Chemins de fer autrichiens.							**I. Oesterreichische Eisenbahnen.**
A) Chemins de fer exploités par l'administration des chemins de fer de l'Etat:							*A)* Bahnen im Betriebe der k. k. Staatseisenbahnverwaltung.
a) Chemins de fer de l'état	7 453,485	7 596,756	791,602	7 518,189	7 466,911	7 517,150	*a)* k. k. Staatsbahnen.
b) Lignes privées:							*b)* Privatbahnen:
α) exploitées pour le compte de l'état . .	570,950	570,909	146,034	570,909	570,909	570,909	*α)* auf Rechnung des Staates.
β) exploitées pour le compte des propriétaires	1 419,535	1 445,183	—	1 305,560	1 295,197	1 305,560	*β)* auf Rechnung der Eigentümer.
B) Chemins de fer de l'Etat exploités par des administrations étrangères:							*B)* k. k. Staatsbahnen im fremden Betriebe:
a) exploités par des états étrangers	16,106	15,645	11,945	15,645	15,645	15,645	*a)* im fremden Staatsbetriebe.
b) exploités par des compagnies privées . . .	37,460	37,766	7,354	37,766	31,655	37,766	*b)* im Privatbetriebe.
C) Chemins de fer privés exploités par des compagnies privées:							*C)* Privatbahnen im Privatbetriebe.
a) Chem. de fer principaux	6 628,801	6 667,718	1 586,847	6 626,521	6 558,871	6 624,335	*a)* Hauptbahnen.
b) Chemins de fer d'intérêt local à administration autonome (à l'exception de ceux qui sont exploités par l'état)	947,784	953,732	—	903,184	885,957	903,184	*b)* Selbständige Lokalbahnen (mit Ausnahme der im Staatsbetriebe befindlichen).
c) Chem. de f. à crémaillère	32,688	32,379	4,886	27,643	27,643	27,643	*c)* Zahnradbahnen.
d) Tramways à vapeur . .	141,839	138,181	12,151	138,181	136,510	111,882	*d)* Dampftramways.
e) Chemins de fer funiculaires	0,917	0,917	0,321	0,917	0,917	—	*e)* Drahtseilbahnen.
f) Chem. de fer électriques	74,923	73,678	16,452	61,949	61,949	-	*f)* Elektrische Eisenbahnen.
II. Lignes étrangères situées sur territoire autrichien . . .	99,429	99,475	6,015	99,475	99,475	99,475	**II. Ausländische Bahnen auf österreichischem Staatsgebiete.**
Ensemble I, II	17 423,917	17 632,339	2 583,607	17 305,939	17 151,639	17 213,549	Summe I, II.
Sous déduction des tronçons des chemins de fer autrichiens situés sur territoire hongrois et étranger	10,460	11,939	0,577	11,939	11,939	11,939	Abzüglich der Teilstrecken der österreichischen Eisenbahnen auf ungarischem Staatsgebiete und im Auslande.
1897 Total . . .	17 413,457	17 620,400	2 583,030	17 294,000	17 139,700	17 201,610	Im Ganzen 1897.
1896 Total . . .	16 795,116	16 987,703	2 573,397	16 807,088	16 651,326	16 736,079	Im Ganzen 1896.
1895 Total . . .	16 482,029	16 675,515	2 497,555	16 566,660	16 414,300	16 513,989	Im Ganzen 1895.
1894 Total . . .	16 348,835	16 520,272	2 492,781	16 260,731	16 117,898	16 220,213	Im Ganzen 1894.

Digitized by Google

II. Effectif du matériel roulant.

Désignation des chemins de fer	Longueur exploitée à la fin de l'exercice *Betriebslänge am Ende des Betriebsjahres*		Locomotives *Lokomotiven*		Voitures à *Personen-*		
					Voitures *Wagen*	Essieux *Wagenachsen*	
	pour le service des voyageurs *für den Personenverkehr*	pour le service des marchandises *für den Güterverkehr*	total *im ganzen*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*	total *im ganzen*	total *im ganzen*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*
	km	km	nombre — *Zahl*				
Statistique des chemins de fer autrichiens	I.10	I.11	III.65	65 : 11	III.68	III.70	III.71
I. Chemins de fer exploités par l'administration des chemins de fer de l'Etat.							
a) Chemins de fer de l'Etat (chemins de fer principaux et locaux) et chemins de fer principaux étrangers exploités par l'état pour son propre compte	8 122	8 175	1 988	0,243	4 760	9 793	1,20
b) Chemins de fer d'intérêt local exploités pour le compte des propriétaires	1 438	1 415	131	0,091	262	524	0,38
II. Chemins de fer de l'Etat exploités par des compagnies privées	25	30	8	0,270	6	12	0,47
III. Chemins de fer privés, exploités par des compagnies privées.							
a) Chemins de fer principaux avec chemins de fer d'intérêt local qui leur appartiennent	6 600	6 665	2 331	0,349	4 844	10 324	1,56
b) Chemins de fer d'intérêt local (à l'exception de ceux qui sont exploités par l'état)	935	954	120	0,126	312	636	0,72
c) Chemins de fer à crémaillère . . .	32	32	24	0,741	43	96	2,96
1897 Total	17 152	17 301	4 602	0,266	10 227	21 385	1,25
1896 Total	16 548	16 699	4 383	0,258	9 561	19 994	1,21
1895 Total	16 274	16 418	4 221	0,257	9 132	19 082	1,17
1894 Total	16 139	16 259	4 089	0,252	8 858	18 469	1,14
1897 Tramways à vapeur . .	137	112	97	0,867	326	668	4,89
1896 „ „ „ .	136	112	97	0,867	324	664	4,85
1895 „ „ „ . .	111	89	95	1,069	317	650	5,88
1894 „ „ „ . .	110	88	94	1,069	317	650	5,97

II. Bestand der Fahrbetriebsmittel.

Voyageurs-wagen		Wagons à marchandises Lastwagen					Wagons-poste Postwagen		Bezeichnung der Eisenbahnen
Places assises et debout Sitz- und Stehplätze		Wagons Wagen	Essieux Wagenachsen		Capacité de chargement Tragfähigkeit				
total im ganzen	par essieu pro Achse	total im ganzen	total im ganzen	par km exploité auf 1 km Betriebslänge	total im ganzen	par essieu pro Achse	total im ganzen	essieux mit Achsen	
nombre — Zahl					tonnes — Tonnen		nombre — Zahl		
III.72	III.73	III.74	III.75	III.76	III.77	III.78	III.79	III.80	Statistik der österreichischen Eisenbahnen.
									I. Bahnen im Betriebe der k. k. Staatseisenbahnverwaltung.
181 467	18,53	37 597	75 308	9,13	412 105	5,47	319	786	*a)* k. k. Staatsbahnen (Haupt- und Lokalbahnen) und vom Staate auf eigene Rechnung betriebene fremde Hauptbahnen.
10 593	20,21	1 164	2 329	1,71	13 719	5,89	6	12	*b)* Lokalbahnen auf Rechnung der Eigentümer.
178	14,83	125	257	8,66	1 335	5,19	—	—	**II. k. k. Staatsbahnen im Privatbetrieb.**
									III. Privatbahnen im Privatbetrieb.
191 674	18,57	63 941	128 618	19,30	713 689	5,55	217	512	*a)* Hauptbahnen und in deren Eigentum stehende Lokalbahnen.
10 956	17,23	1 262	2 529	2,83	12 233	4,84	10	20	*b)* Selbständige Lokalbahnen (mit Ausnahme der im Staatsbetriebe befindlichen).
2 141	22,30	19	38	1,17	105	2,76			*c)* Zahnradbahnen.
397 009	18,57	104 111	209 079	12,09	1 153 186	5,52	552	1330	Hauptsumme 1897.
367 252	18,37	99 673	200 110	11,98	1 091 021	5,45	531	1300	Hauptsumme 1896.
347 768	18,22	97 544	195 876	11,93	1 063 462	5,43	522	1284	Hauptsumme 1895.
335 526	18,17	96 800	194 417	11,99	1 055 424	5,42	485	1178	Hauptsumme 1894.
12 227	18,30	218	438	3,92	1 803	4,12		—	Dampftramways 1897.
12 132	18,33	214	430	3,81	1 818	4,23	—		„ 1896.
11 988	18,44	191	384	4,32	1 626	4,23		—	„ 1895.
11 882	18,28	191	384	4,39	1 628	4,24	—		„ 1894.

Digitized by Google

III. Parcours du matériel roulant.

Désignation des chemins de fer	Longueur exploitée en moyenne pendant l'année *Betriebslänge im Jahresdurchschnitt*	Parcours interne des locomotives, y compris celui des locomotives étrangères *Auf den eigenen Betriebsstrecken sind von eigenen und fremden Lokomotiven geleistet*		Parcours interne des voitures et wagons, y compris celui des voitures et wagons étrangers *Auf den eigenen Betriebsstrecken sind von eigenen und fremden Wagen geleistet und zwar von*				
		totaux, milliers de km de locomotives *im ganzen, Lokomotiv-km Tausende*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*	Voitures à voyageurs *Personenwagen*	Wagons à marchandises *Lastwagen*	Wagons-poste *Postwagen*	total *im ganzen*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*
	km		km	milliers de kilomètres d'essieu *Achskilometer, Tausende*				km d'essieu *Achskilometer*
Statistique des chemins de fer autrichiens	I.12	IV.95	IV.96	IV.97	IV.98	IV.99	IV.100	IV.101
I. Chemins de fer exploités par l'administration des chemins de fer de l'Etat.								
a) Chemins de fer de l'Etat (chemins de fer principaux et locaux) et chemins de fer principaux étrangers exploités par l'état pour son propre compte	8 097	72 669	8 975	407 677	1 507 439	44 626	1 959 742	242 027
b) Chemins de fer d'intérêt local exploités pour le compte des propriétaires	1 306	3 740	2 865	15 793	30 066	802	46 661	35 740
II. Chemins de fer de l'Etat, exploités par des compagnies privées . . .	30	117	3 957	177	754	—	931	31 391
III. Chemins de fer privés, exploités par des compagnies privées.								
a) Chemins de fer principaux avec chemins de fer d'intérêt local qui leur appartiennent	6 626	84 505	12 756	461 257	2 160 367	41 913	2 663 537	402 047
b) Chemins de fer d'intérêt local (à l'exception de ceux qui sont exploités par l'état)	903	2 970	3 288	13 587	22 171	903	36 661	40 591
c) Chemins de fer à crémaillère . .	28	83	3 003	218	51	–	269	9 711
1897 Total	16 990	164 081	9 659	898 709	3 720 848	88 244	4 707 801	277 122
1896 Total	16 528	155 914	9 433	861 002	3 613 943	88 545	4 563 490	276 108
1895 Total	16 328	147 847	9 055	822 734	3 376 268	85 973	4 284 974	262 436
1894 Total	16 036	140 062	8 734	782 978	3 363 050	85 020	4 231 048	263 841
1897 Tramways à vapeur . .	138	1 875	13 568	8 161	1 770	—	10 231	74 043
1896 „ „ „ . .	134	1 749	13 059	7 866	1 639	—	9 505	70 987
1895 „ „ „ . .	111	1 670	16 475	7 253	1 460	—	8 713	85 984
1894 „ „ „ . .	107	1 555	14 531	7 018	840		7 858	73 456

Digitized by Google

III. Leistungen der Fahrbetriebsmittel.

Charge brute transportée en parcours interne / *Transportierte Bruttolast auf den eignen Linien*		Parcours du matériel roulant, y compris celui effectué sur les lignes étrangères / *Auf den eigenen und fremden Bahnen haben zurückgelegt die eigenen*					Bezeichnung der Eisenbahnen
total / *im ganzen*	par km exploité / *auf 1 km Betriebslänge*	Locomotives / *Lokomotiven* total / *im ganzen*	Locomotives / *Lokomotiven* par locomotive / *auf 1 Lokomotive*	Voitures à voyageurs / *Personenwagen*	Wagons à marchandises / *Lastwagen*	Wagons-poste / *Postwagen*	
milliers de tonnes / *Tausend Tonnen*	tonnes à 1 km / *Tonnenkm*	km de locomotive / *Lokomotivkilometer* mill. de km / *Tausende*	km de locomotive / *Lokomotivkilometer* km	milliers de kilomètres d'essieu / *Achskilometer, Tausende*			
IV,115	IV,116	IV,89	IV,90	IV,106	IV,107	IV,108	Statistik der österreichischen Eisenbahnen.
							I. Bahnen im Betriebe der k. k. Staatseisenbahnverwaltung.
11 557 498	1 427 346	72 394	36 397	389 061	1 495 075	43 941	*a)* k. k. Staatsbahnen (Haupt- u. Lokalbahnen) und vom Staate auf eigene Rechnung betriebene fremde Hauptbahnen.
251 221	192 424	3 397	25 733	11 791	27 069	555	*b)* Lokalbahnen auf Rechnung d. Eigentümer.
4 909	165 467	118	14 746	168	2 877	—	**II. k. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.**
							III. Privatbahnen im Privatbetriebe.
15 279 023	2 306 290	84 748	36 321	442 601	2 070 635	23 319	*a)* Hauptbahnen und in deren Eigentum stehende Lokalbahnen.
161 384	178 683	2 818	23 095	12 363	17 886	538	*b)* Selbständige Lokalbahnen (mit Ausnahme der im Staatsbetriebe befindlichen).
742	26 838	83	3 459	218	51	—	*c)* Zahnradbahnen.
27 254 777	1 604 337	163 553	35 493	856 202	3 613 593	68 353	Hauptsumme 1897.
26 175 451	1 583 712	155 914	35 451	828 893	3 476 191	69 902	Hauptsumme 1896.
24 332 445	1 490 255	147 863	34 989	796 973	3 315 851	66 601	Hauptsumme 1895.
23 690 795	1 477 317	138 738	33 905	762 149	3 314 242	64 192	Hauptsumme 1894.
18 173	131 515	1 875	19 328	8 461	1 103	—	Dampftramways 1897.
19 525	145 825	1 749	18 027	7 866	938	—	„ 1896.
12 788	126 867	1 670	17 574	7 253	1 277	—	„ 1895.
12 118	113 281	1 555	16 539	7 018	676	—	„ 1894.

Digitized by Google

IV. Mouvement des voyageurs.

Désignation des chemins de fer	Longueur exploitée en moyenne pendant l'année (service des voyageurs) *Betriebslänge im Jahresdurchschnitt (Personenverkehr)* km	Total des voyageurs transportés *Total der beförderten Personen* nombre *Anzahl*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge* nombre *Anzahl*	Parcours *Es sind von Personen zurückgelegt* — Total *überhaupt* milliers de voyageurs à 1 km *Personenkm. Tausende*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge* voyageurs à 1 km *Personenkm.*	d'un voyageur *von je 1 Person* km
Statistique des chemins de fer autrichiens	I.13	V.122	V.123	V.129	V.130	V.131
I. Chemins de fer exploités par l'administration des chemins de fer de l'Etat.						
a) Chemins de fer de l'Etat (chemins de fer principaux et locaux), et chemins de fer principaux, etc., exploités par l'état pour son propre compte	8 011	10 723 152	5 063	1 740 836	216 414	42,75
b) Chemins de fer d'intérêt local exploités pour le compte des propriétaires	1 295	3 278 399	2 531	65 614	50 660	20,01
II. Chemins de fer de l'Etat, exploités par des compagnies privées	25	57 013	2 238	521	20 430	9,13
III. Chemins de fer privés, exploités par des compagnies privées.						
a) Chemins de fer principaux avec chemins de fer d'intérêt local qui leur appartiennent	6 559	61 819 268	9 428	2 171 201	331 570	35,17
b) Chemins de fer d'intérêt local (à l'exception de ceux qui sont exploités par l'état)	886	3 347 560	3 778	52 006	58 700	15,54
c) Chemins de fer à crémaillère	28	235 581	8 522	1 281	46 360	5,44
1897 Total	16 837	109 461 273	6 502	4 034 459	239 639	36,86
1896 Total	16 374	105 200 941	6 425	3 932 746	240 185	37,39
1895 Total	16 177	106 412 545	6 580	3 847 191	237 818	—
1894 Total	15 895	102 897 828	6 474	3 670 265	230 913	—
1897 Tramways à vapeur	126	9 177 086	72 849	34 122	270 862	5,68
1896 „ „	132	8 732 187	66 044	34 132	258 141	3,91
1895 „ „	110	8 061 751	73 514	29 681	299 464	—
1894 „ „	106	7 327 149	68 495	27 808	259 957	—

IV. Personenverkehr.

Répartition du nombre des voyageurs à 1 km *Die gefahrenen Personenkm. verteilen sich*					Voyageurs par essieu	Utilisation moyenne des places	Bezeichnung der Bahnen
Ire cl. *1. Kl.*	IIe cl. *2. Kl.*	IIIe cl. *3. Kl.*	IVe cl. *4. Kl.*	Militaires *Militärfahrten*	*Durchschnittlich waren besetzt* jede Achse	jeder Platz	
milliers de voyageurs à 1 km *Personenkm. Tausende*					nombre *Anzahl*	%	
V,124	V,125	V,126	V,127	V,128	V,132	V,133	Statistik der österreichischen Eisenbahnen.
							I. Bahnen im Betriebe der k. k. Staatseisenbahnverwaltung.
38 725	184 211	1 403 634	–	114 266	4,27	23,04	*a)* k. k. Staatsbahnen (Haupt- und Lokalbahnen) und vom Staate auf eigene Rechnung betriebene fremde Hauptbahnen.
217	3 278	55 438	4 332	2 349	4,15	20,53	*b)* Lokalbahnen auf Rechnung der Eigentümer.
–	14	493	—	14	2,94	19,82	**II. k. k. Staatsbahnen im Privatbetrieb.**
							III. Privatbahnen im Privatbetriebe.
59 079	286 676	1 696 608	2 097	129 741	4,71	25,37	*a)* Hauptbahnen und in deren Eigentum stehende Lokalbahnen.
3 267	1 833	44 780		2 126	3,82	21,99	*b)* Selbständige Lokalbahnen (mit Ausnahme der im Staatsbetriebe befindlichen).
428	853	–	—	–	6,59	29,55	*c)* Zahnradbahnen.
101 716	176 865	3 200 953	6 429	248 496	4,49	24,19	Hauptsumme 1897.
97 148	492 153	3 098 419	6 125	238 871	4,56	24,82	Hauptsumme 1896.
98 207	478 440	3 070 269	6 805	193 469	4,68	25,68	Hauptsumme 1895.
88 664	464 467	2 925 478	7 575	181 080	4,68	25,75	Hauptsumme 1894.
1 065	14 077	18 927	–	52	4,01	22,02	Dampftramways 1897.
1 006	14 438	18 638	—	49	4,34	23,68	„ 1896.
918	13 530	15 193	–	44	5,31	27,69	„ 1895.
1 254	17 166	9 827		61	4,99	25,36	„ 1894.

Digitized by Google

V. Mouvement des marchandises.

Désignation des chemins de fer	Longueur exploitée en moyenne pendant l'année (service des marchandises) *Betriebslänge im Jahresdurchschnitt (Güterverkehr)*	Total des marchandises transportées *Total der beförderten Güter*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*	Répartition du nombre des tonnes transportées *Die gefahrenen Tonnen verteilen sich auf*				
				Bagages *Gepäck*	Grande vitesse *Eilgut*	Petite vitesse *Frachtgut*	marchandises en régie *Regiegut*	animaux vivants *lebende Tiere*
	km	tonnes *Tonnen*	tonnes *Tonnen*	tonnes — *Tonnen*				
Statistique des chemins de fer autrichiens	I.14	V.139	V.140	V.134	V.135	V.136	V.137	V.138
I. Chemins de fer exploités par l'administration des chemins de fer de l'Etat.								
a) Chemins de fer de l'Etat (principaux et locaux) et chemins de fer principaux exploités par l'état pour son propre compte . . .	8 096	31 413 561	3 880	72 554	234 572	28 087 239	2 749 473	269 723
b) Chemins de fer d'intérêt local exploités pour le compte des propriétaires	1 305	2 699 402	2 068	1 689	20 588	2 558 543	97 581	18 001
II. Chemins de fer de l'Etat exploités par des compagnies privées . . .	30	226 469	7 634	45	104	214 458	11 859	3
III. Chemins de fer privés, exploités par des compagnies privées.								
a) Chemins de fer principaux avec chemins de fer d'intérêt local qui leur appartiennent	6 623	67 624 239	10 211	126 296	499 538	62 592 478	3 840 127	565 500
b) Chemins de fer d'intérêt local (à l'exception de ceux qui sont exploités par l'état)	903	2 517 108	2 787	7 512	12 032	2 366 483	123 338	8 048
c) Chemins de fer à crémaillère .	28	10 533	381	133	43	692	9 665	—
1897 Total	16 985	104 491 612	6 152	211 229	766 877	95 819 893	6 832 338	861 275
1896 Total	16 525	100 000 305	6 052	198 565	718 739	92 283 729	5 920 558	878 714
1895 Total	16 324	93 878 720	5 751	194 573	677 535	86 421 988	5 505 156	1 079 468
1894 Total	16 032	92 864 648	5 793	186 822	658 751	85 910 752	4 867 019	1 241 304
1897 Tramways à vapeur . .	112	431 601	3 858	422	443	421 432	1 170	5 134
1896 „ „ „ . .	108	436 113	4 030	446	435	432 631	1 476	1 125
1895 „ „ „ . .	88	300 929	3 422	363	293	298 072	1 695	506
1894 „ „ „ . .	84	229 396	2 717	437	138	218 530	10 232	59

Digitized by Google

V. Güterverkehr.

Parcours *Von den Gütern sind zurückgelegt*			Répartition du nombre des tonnes transportées à 1 km *Die gefahrenen Tonnenkm. verteilen sich auf*					Charge nette moyenne d'un essieu de wagon à marchandises *Mittlere Nettobelastung einer Lastwagenachse*	Bezeichnung der Eisenbahnen
total *überhaupt*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*	d'une tonne *von je 1 Tonne*	Bagages *Gepäck*	Grande vitesse *Eilgut*	Petite vitesse *Frachtgut*	marchandises en régie *Reglegut*	Animaux vivants *lebende Tiere*		
milliers de tonnes à 1 km *Tonnenkm. Tausende*	tonnes à 1 km *Tonnenkilom.*	km	milliers de tonnes à 1 kilomètre *Tonnenkilometer Tausende*					tonnes *Tonnen*	
V.146	V.147	V.148	V.111	V.112	V.113	V.114	V.115	V.149	Statistik der österr. Eisenbahnen.
									I. Bahnen im Betriebe der k. k. Staatseisenbahnverwaltung.
3 917 029	483 813	124,69	8 682	33 251	3 340 558	479 874	54 664	2,60	*a)* k. k. Staatsbahnen (Hauptbahnen u. Lokalbahnen) und vom Staate auf eigene Rechnung betriebene fremde Hauptbahnen.
61 051	46 763	22,61	111	431	57 420	2 637	452	2,03	*b)* Lokalbahnen auf Rechnung der Eigentümer.
1 778	59 937	7,85	0,5	1	1 654	122	0,04	2,36	**II. k. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.**
									III. Privatbahnen im Privatbetriebe.
5 537 047	836 064	81,88	11 096	55 179	5 028 628	374 560	67 584	2,56	*a)* Hauptbahnen u. in deren Eigentum stehende Lokalbahnen.
39 638	43 888	15,75	138	283	36 804	2 216	197	1,79	*b)* Selbständige Lokalbahnen (mit Ausnahme der im Staatsbetriebe befindlichen).
56	2 037	5,34	0,8	0,2	4	51	—	1,29	*c)* Zahnradbahnen.
9 556 599	562 651	91,46	20 028	89 145	8 465 069	859 460	122 897	2,57	Hauptsumme 1897.
9 017 538	545 701	90,17	19 416	81 555	8 072 003	709 469	135 094	2,49	Hauptsumme 1896.
8 515 708	521 653	90,71	18 906	73 472	7 613 160	662 289	147 880	2,52	Hauptsumme 1895.
8 397 504	523 810	90,42	18 170	71 163	7 573 418	585 622	149 131	2,49	Hauptsumme 1894.
tonnes à 1 km *Tonnenkm.*			tonnes à 1 kilomètre *Tonnenkilometer*						
3 264 618	29 179	7,56	2 828	7 937	3 228 215	11 030	14 608	1,84	Dampftramways 1897.
3 336 426	30 833	7,65	3 182	6 891	3 307 826	12 577	5 950	2,04	„ 1896.
2 576 752	29 300	8,56	2 549	3 043	2 552 611	15 669	2 880	2,08	„ 1895.
1 787 511	21 175	7,79	2 805	1 896	1 709 271	73 330	209	2,12	„ 1894.

Digitized by Google

VI. Recettes de l'exploitation.

Désignation des chemins de fer	Longueur exploitée en moyenne pendant l'année *Betriebslänge im Jahresdurchschnitt*	Recettes de l'exploitation *Betriebseinnahmen* total *überhaupt*	Recettes de l'exploitation *Betriebseinnahmen* par km exploité *auf 1 Km Betriebslänge*	Recettes du transport des voyageurs *Einnahmen aus dem Personenverkehre* ensemble *zusammen*	Recettes du transport des voyageurs *Einnahmen aus dem Personenverkehre* par km exploité *auf 1 Km Betriebslänge*	Décomposition des recettes du transport des voyageurs *Davon entfallen auf die Personenbeförderung* Ire classe *1. Klasse*	IIe classe *2. Klasse*	IIIe classe *3. Klasse*	IVe classe *4. Klasse*
	km	Florins — *Gulden*							
Statistique des chemins de fer autrichiens	I.12	VIa.165	VIa.166	VIa.155	155 : 12	VIa.150	VIa.151	VIa.152	VIa.153
I. Chemins de fer exploités par l'administration de chemins de fer de l'Etat.									
a) Chemins de fer de l'Etat (ch. de fer princ. et locaux) et chemins de fer principaux étrangers exploités par l'état pour son propre compte	8 097	110 623 226	13 662	25 150 161	3 113	1 818 532	5 038 801	17 737 029	—
b) Chemins de fer d'intérêt local exploités pour le compte des propriétaires	1 299	1 051 015	3 119	1 066 989	821	8 681	102 163	863 501	70 380
II. Chemins de fer de l'Etat exploités par des compagnies privées	30	137 533	4 636	8 863	299	—	503	8 177	—
III. Chemins de fer privés, exploités par des compagnies privées.									
a) Chemins de fer principaux avec chemins de fer d'intérêt local qui leur appartiennent	6 626	158 305 936	23 895	32 411 021	4 891	2 127 593	7 502 831	21 873 408	29 910
b) Chemins de fer d'intérêt local (à l'exception de ceux qui sont exploités par l'état)	903	3 532 273	3 911	1 187 834	1 315	138 055	70 211	960 250	—
c) Chemins de fer à crémaillère	28	210 539	7 616	180 291	6 518	77 759	90 111	12 421	—
1897 Total	16 987	276 860 522	16 298	60 305 162	3 550	4 170 623	12 804 923	41 454 789	100 290
1896 Total	16 528	263 954 901	15 970	58 718 823	3 553	4 161 193	13 111 717	39 677 214	98 995
1895 Total	16 328	247 632 861	15 166	56 730 189	3 474	4 161 000	12 698 840	38 362 359	92 117
1894 Total	16 036	243 208 296	15 166	53 260 153	3 321	3 838 526	12 131 213	35 963 830	101 437
1897 Tramways à vapeur	138	1 192 242	8 628	942 136	6 818	35 108	317 735	588 818	—
1896 „ „ „	134	1 156 687	8 639	897 126	6 700	32 942	299 589	564 147	—
1895 „ „ „	111	1 003 316	9 012	807 295	7 251	29 685	288 170	488 731	—
1894 „ „ „	107	931 949	8 739	794 016	7 123	47 820	358 647	387 011	—

Digitized by Google

VI. Betriebseinnahmen.

Militaires *Militärpersonen*	Recettes des bagages et autres transports *Einnahmen aus Gepäck- u. sonstigem Transport*	Recettes du trafic des marchandises (produits accessoires inclus). *Einnahmen aus dem Güterverkehre (einschließlich der Nebenerträge)* ensemble *zusammen*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*	Décomposition des recettes du trafic des marchandises *Davon entfallen auf die Beförderung von* Grande vitesse *Eilgut*	Petite vitesse et marchandises en régie *Fracht- und Regiegut*	Animaux vivants *lebende Tiere*	Recettes diverses *Verschiedene Einnahmen*	*Bezeichnung der Eisenbahnen*
Florins — *Gulden*								
VIa,154	VIa,156	VIa,160	160 : 12	VIa,157	VIa,158	VIa,159	VIa,163	Statistik der österr. Eisenbahnen.
								I. Bahnen im Betriebe der k. k. Staatseisenbahnverwaltung.
855 796	1 381 065	75 449 908	9 318	3 151 428	70 089 073	2 209 407	8 312 092	*a)* k. k. Staatsbahnen (Hauptbahnen u. Lokalbahnen) und vom Staate auf eigene Rechnung betriebene fremde Hauptbahnen.
21 961	27 184	2 853 12[illegible]	2 196	100 112	2 726 755	26 257	103 718	*b)* Lokalbahnen auf Rechnung der Eigentümer.
183	124	119 964	4 046	246	119 716	2	8 582	**II. k. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.**
								III. Privatbahnen im Privatbetriebe.
877 279	1 635 303	121 072 523	18 274	4 887 287	113 231 559	2 953 677	3 187 089	*a)* Hauptbahnen u. in deren Eigentum stehende Lokalbahnen.
19 318	49 093	2 207 498	2 441	66 029	2 129 216	12 253	87 848	*b)* Selbständige Lokalbahnen (mit Ausnahme der im Staatsbetriebe befindlichen).
—	1 587	22 731	822	78	22 653	—	5 977	*c)* Zahnradbahnen.
1 774 537	3 094 306	201 725 748	11 875	8 205 180	188 318 972	5 201 596	11 735 306	Hauptsumme 1897.
1 669 644	3 054 161	197 729 551	11 963	7 655 931	184 895 286	5 178 337	4 452 363	Hauptsumme 1896.
1 115 873	2 974 160	183 388 7[illegible]5	11 231	7 208 120	169 895 092	6 285 573	4 539 727	Hauptsumme 1895.
1 222 147	2 841 993	182 711 445	11 394	6 935 691	169 334 951	6 440 800	4 394 705	Hauptsumme 1894.
175	5 388	227 223	1 614	1 877	224 1[illegible]	892	17 495	Dampftramways 1897.
448	4 022	237 463	1 774	2 000	230 731	4 732	18 076	„ 1896.
409	3 338	168 876	1 696	1 186	165 526	2 164	23 837	„ 1895.
538	3 095	120 036	1 122	761	119 203	72	17 802	„ 1894.

Digitized by Google

VII. Dépenses de l'exploitation.

Désignation des chemins de fer	Longueur exploitée en moyenne pendant l'année *Betriebslänge im Jahresdurchschnitt*	Dépenses de l'exploitation proprement dites *Eigentliche Betriebsausgaben*		Décomposition des *Davon ent-*			
				Administration générale *Allgemeine Verwaltung*		Surveillance et entretien de la voie *Bahnaufsicht und Bahnerhaltung*	
		total *überhaupt*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*	total *im ganzen*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*	total *im ganzen*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*
	km	Florins — *Gulden*					
Statistique des chemins de fer autrichiens . . .	1,12	VIb,175	VIb,176	VIb,167	VIb,168	VIb,169	VIb,170
I. Chemins de fer exploités par l'administration des chemins de fer de l'Etat.							
a) Chemins de fer de l'Etat (chemins de fer principaux et locaux) et chemins de fer principaux étrangers, exploitée par l'état pour son propre compte	8 097	63 590 247	7853	809 878	100	16 534 568	2042
b) Chemins de fer d'intérêt local exploités pour le compte des propriétaires . . .	1 306	2 425 010	1 857	110 712	85	928 268	711
II. Chemins de fer de l'Etat, exploités par des compagnies privées	30	56 135	1892	2 153	73	13 620	459
III. Chemins de fer privés, exploités par des compagnies privées.							
a) Chemins de fer principaux avec chemins de fer d'intérêt local qui leur appartiennent	6 626	69 484 359	10488	3 110 377	469	15 539 997	2346
b) Chemins de fer d'intérêt local (à l'exception de ceux qui sont exploités par l'état) . .	903	1 939 124	2147	130 536	145	521 571	577
c) Chemins de fer à crémaillère	28	137 099	4960	23 872	864	16 575	600
1897 Total	16 987	137 631 974	8102	4 187 528	247	33 554 599	1975
1896 Total	16 528	126 499 766	7654	4 243 278	257	30 664 811	1855
1895 Total	16 328	120 835 450	7401	4 077 741	250	30 870 353	1860
1894 Total	16 036	112 395 340	7010	3 976 092	248	27 968 016	1744
1897 Tramways à vapeur . . .	138	744 501	5387	71 780	519	105 695	765
1896 „ „ . . .	134	697 218	5207	58 134	434	107 097	801
1895 „ „ . . .	111	629 877	5657	51 586	463	94 422	848
1894 „ „ . . .	107	564 586	5278	49 008	458	68 928	644

Digitized by Google

VII. Betriebsausgaben.

dépenses de l'exploitation fallen auf				En pour cent des recettes d'exploitation / In Prozent der Betriebseinnahmen	Dépenses diverses / Andere Ausgaben	Dépenses totales / Gesamtausgaben	Bezeichnung der Eisenbahnen
Trafic et service commercial / Verkehrs- und kommerzieller Dienst		Traction et matériel / Zugförderungs- und Werkstättendienst					
total / im ganzen	par km exploité / auf 1 km Betriebslänge	total / im ganzen	par km exploité / auf 1 km Betriebslänge				
Florins — Gulden				%	Florins — Gulden		
VIb,171	VIb,172	VIb,173	VIb,174	VIb,177	VIb,178	VIb,180	Statistik der österreichischen Eisenbahnen.
							I. Bahnen im Betriebe der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung.
22 858 306	2 823	23 387 495	2 888	57,48	14 403 747	77 993 994	*a)* k. k. Staatsbahnen (Haupt- u. Lokalbahnen) und vom Staate auf eigene Rechnung betriebene fremde Hauptbahnen.
663 986	508	722 044	553	59,86	381 716	2 806 726	*b)* Lokalbahnen auf Rechnung der Eigentümer.
25 786	869	14 576	491	40,81	—	56 135	**II. k. k. Staatsbahnen im Privatbetrieb.**
							III. Privatbahnen im Privatbetriebe.
29 968 423	4 524	20 865 562	3 149	43,88	18 987 848	88 472 207	*a)* Hauptbahnen und in deren Eigentum stehende Lokalbahnen.
680 557	754	606 460	671	54,90	173 164	2 112 288	*b)* Selbständige Lokalbahnen (mit Ausnahme der im Staatsbetriebe befindlichen).
25 323	916	71 329	2 580	65,12	11 393	148 492	*c)* Zahnradbahnen.
54 222 381	3 192	45 667 166	2 688	49,71	33 957 868	171 589 842	Hauptsumme 1897.
52 231 978	3 160	39 359 704	2 382	47,92	27 396 395	153 896 161	Hauptsumme 1896.
49 575 452	3 036	36 811 904	2 255	48,80	25 006 935	145 842 385	Hauptsumme 1895
46 132 369	2 878	34 318 863	2 140	46,22	23 831 556	136 226 896	Hauptsumme 1894.
154 079	1 115	412 947	2 988	62,44	99 567	844 068	Dampftramways 1897.
152 161	1 136	379 826	2 836	60,28	82 858	780 076	„ 1896.
135 930	1 221	347 939	3 125	62,78	78 868	708 745	„ 1895.
122 145	1 142	324 510	3 034	60,38	88 390	652 976	„ 1894.

Digitized by

VIII. Capital d'établissement. — *VIII. Anlagekapital.*

Désignation des chemins de fer	Capital d'établissement *Aufgebrachtes Anlagekapital*	Dépenses d'établissement *Verwendetes Anlagekapital* — total à la fin de l'année *im ganzen mit Jahresschluss*	Dépenses d'établissement *Verwendetes Anlagekapital* — par km de longueur de ligne *pro km Baulänge*	*Bezeichnung der Eisenbahnen*
	Florins *Gulden*			
	Chemins de fer de l'état et chemins de fer privés, exploités par l'état pour son propre compte *Staatsbahnen und vom Staate auf eigene Rechnung betriebene Privatbahnen*			
Statistique des chemins de fer autrichiens	II,39	II,48	II,49	Statistik der österreichischen Eisenbahnen.
A. Chemins de fer exploités par l'administration des chemins de fer de l'Etat.				**A. Bahnen im Betriebe der k. k. Staatseisenbahnverwaltung.**
a) chemins de fer de l'Etat	1 037 271 936	1 184 225 389	145 668	*a)* k. k. Staatsbahnen.
b) chemins de fer privés exploités par l'état pour son propre compte . .	88 137 339			*b)* vom Staate auf eigene Rechnung betriebene Privatbahnen.
B. Chemins de fer de l'Etat exploités par des administrations étrangères.				**B. k. k. Staatsbahnen im fremden Betriebe.**
a) exploités par des états étrangers .	377 821	8 905 008	212 457	*a)* im fremden Staatsbetriebe.
b) exploités par des compagnies privées	3 195 654	3 760 830	511 399	*b)* im Privatbetriebe.
	Chemins de fer privés exploités par l'état pour le compte des propriétaires et chemins de fer privés exploités par des compagnies privées *Vom Staate auf Rechnung der Eigentümer betriebene und im Privatbetriebe befindliche Privatbahnen*			
	II,54	II,62	II,64	
A. Chemins de fer exploités par l'administration des chemins de fer de l'Etat.				**A. Bahnen im Betriebe der k. k. Staatseisenbahnverwaltung.**
Chemins de fer d'intérêt local exploités pour le compte des propriétaires .	89 256 360	69 012 344	53 252	Auf Rechnung der Eigentümer betriebene Lokalbahnen.
B. Chemins de fer privés, exploités par des compagnies privées.				**B. Privatbahnen im Privatbetriebe.**
a) chemins de fer principaux . . .	1 506 641 633	1 445 371 548	211 364	*a)* Hauptbahnen.
b) chemins de fer d'intérêt local à administration autonome (à l'exception de ceux qui sont exploités par l'état)	54 444 847	54 887 144	56 587	*b)* Selbstandige Lokalbahnen (mit Ausnahme der im Staatsbetriebe befindlichen).
c) chemins de fer à crémaillère . .	1 298 000	3 690 366	213 008	*c)* Zahnradbahnen.
1897 Total	2 783 618 590	2 761 855 629	160 053	Hauptsumme 1897.
1896 Total	2 734 987 628	2 661 712 036	159 209	Hauptsumme 1896.
1895 Total	2 683 422 730	2 628 344 385	159 604	Hauptsumme 1895.
1894 Total	2 656 146 582	2 604 533 436	159 186	Hauptsumme 1894.
1897 Tramways à vapeur . .	14 174 400	13 407 855	75 631	Dampftramways 1897.
1896 „ „ „ .	14 174 400	13 317 915	76 751	„ 1896.
1895 „ „ „ . .	14 174 200	12 060 159	81 806	„ 1895.
1894 „ „ „ . .	12 792 200	11 550 023	92 067	„ 1894.

Digitized by Google

IX. Produit net. — *IX. Reinertrag.*

Désignation des chemins de fer	Longueur exploitée en moyenne pendant l'année *Betriebslänge im Jahresdurchschnitt*	Produit net *Betriebs-Nettoertrag* total *im ganzen*	en % de la dépense d'établissement *in Prozenten des verwendeten Anlagekapitals*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*	A ajouter au produit net *Zum Nettoertrag wachsen noch hinzu* report de l'année précédente *Übertragung aus dem Vorjahre*	divers *Verschiedenes*	Total du produit net disponible *Somit verfügbarer Jahresertrag*	*Bezeichnung der Eisenbahnen*
	km	Florins - *Gulden*	%	Florins — *Gulden*				
Statistique des chemins de fer autrichiens . . .	I.12	VI c,186	VI c,188	VI c,187	VI c,189	VI c,198 189	VI c,199	Statistik d. österreichisch. Eisenbahnen.
I. Chemins de fer exploités par l'administration des chemins de fer de l'Etat.								**I. Bahnen im Betriebe der k. k. Staatseisenbahnverwaltung.**
a) Chem. de fer de l'Etat (chem. d. f. principaux et locaux) et ch. d. f. principaux étrangers expl. par l'état pour son propre compte .	8 097	32 629 232	2,74	4 030	—	927 155	33 556 387	*a)* k. k. Staatsbahnen (Haupt- und Lokalbahnen) u. vom Staate auf eigene Rechnung betriebene fremde Hauptbahnen.
b) Ch. d. f. d'intérêt local expl. pour le compte des propriétaires . .	1 284	1 244 289	1,74	969	11 856	752 862	2 009 007	*b)* Lokalbahnen auf Rechnung der Eigentümer.
II. Chemins de fer de l'Etat expl. par des Etats étrangers	—	—	—	—	—	127 088	127 088	**II. Staatsbahnen im fremden Staatsbetriebe.**
III. Chemins de fer de l'Etat exploités par des compagnies privées . .	30	81 398	—	2 744	—	—	81 398	**III. k. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe.**
IV. Chemins de fer privés exploités par des compagnies privées.								**IV. Privatbahnen im Privatbetriebe.**
a) Chemins de fer principaux avec chemins de fer d'intérêt local qui leur appartiennent .	6 625	69 833 729	4,83	10 541	15 480 990	17 997 586	103 312 305	*a)* Hauptbahnen und in deren Eigentum stehende Lokalbahnen.
b) Chem. de fer d'intérêt local à administration autonome (à l'exception de ceux qui sont exploités par l'état) .	903	1 419 985	2,66	1 572	50 501	148 660	1 619 146	*b)* Selbständige Lokalbahnen (mit Ausnahme der im Staatsbetriebe befindlichen).
c) Chemins de fer à crémaillère	28	62 047	0,91	2 244	294	40 187	102 528	*c)* Zahnradbahnen.
1897 Total . . .	16 987	105 270 680	3,82	6 198	15 543 641	19 993 538	140 807 859	Hauptsumme 1897.
1896 Total . . .	16 528	110 058 740	4,13	6 659	13 694 027	20 288 222	144 040 989	Hauptsumme 1896.
1895 Total . . .	16 328	101 700 506	3,87	6 229	11 002 557	21 605 521	134 308 584	Hauptsumme 1895.
1894 Total . . .	16 086	106 829 929	4,10	6 662	8 569 043	20 509 893	135 908 865	Hauptsumme 1894.
1897 Tramways à vapeur	138	348 174	3,45	2 520	43 664	315 449	707 287	Dampftramways 1897.
1896 „ „ „	134	376 611	2,82	2 816	17 506	351 203	745 320	„ 1896.
1895 „ „ „	111	294 601	2,44	2 647	20 092	363 198	677 891	„ 1895.
1894 „ „ „	107	281 973	3,84	2 635	22 873	213 286	518 132	„ 1894.

Digitized by Google

Digitized by Google

Oktober 1899.

Zeitschrift

für den

Internationalen Eisenbahntransport

herausgegeben

von dem Central-Amt in Bern.

N° 10.

VII. Jahrgang.

ABONNEMENTS

UN AN (12 fascicules):

Suisse . . . . . frs. 8.50
Pour tous les autres pays de l'Europe . . . . . » 10.—

SIX MOIS (6 fascicules):

Suisse . . . . . frs. 4.25
Pour tous les autres pays de l'Europe . . . . . » 5.—

Les abonnements sont reçus à l'*administration du bulletin* de l'office central des transports internationaux par chemins de fer, ainsi que dans les *bureaux de poste* et les *librairies* de tous les pays (à *Paris*, librairies *Chaix* et *Le Soudier*). — On est prié d'adresser les paiements à l'administration: *Imprimerie Stampfli & Cie.* à *Berne*.

Sommaire. Convention internationale: Modifications à la liste des chemins de fer, p. 631. — **Lois et mesures administratives:** Convention spéciale conclue entre l'Allemagne et le Luxembourg pour faciliter le transport réciproque des objets admis conditionnellement au transport, p. 632; Circulaire du ministère des travaux publics de France concernant la classification générale uniforme des marchandises **P. V.**, p. 632 — **Questions traitées par l'office central**, p. 634. — **Etudes**: Histoire des chemins de fer de la monarchie austro-hongroise, p. 635. **Jurisprudence dans les différents Etats**, p. 647. — **Nouvelles diverses**: Les chemins de fer du monde, p. 654. — **Bibliographie**, p. 665. — **Nouveaux tarifs et suppléments de tarifs**, p. 669. — **Statistique**, p. 691.

Abonnemente.

Für ein Jahr (12 Hefte):

Für die Schweiz . . . . . Fr. 8.50
Für alle übrigen europäischen Länder . . . . . » 10.—

Für ein halbes Jahr (6 Hefte):

Für die Schweiz . . . . . Fr. 4.25
Für alle übrigen europäischen Länder . . . . . » 5.—

Abonnemente nehmen entgegen: die *Expedition der Zeitschrift* für den internationalen Eisenbahntransport, sowie die *Postämter* und *Buchhandlungen* aller Länder (in *Paris* die Buchhandlungen *Chaix* und *Le Soudier*). — Zahlungen für Abonnemente bittet man per Postmandat an die Expedition: *Buchdruckerei Stämpfli & Cie.* in *Bern*, zu senden.

Inhaltsverzeichnis. Internationales Uebereinkommen: Änderungen in der Liste der Eisenbahnen, S. 631. — **Gesetze und Vollzugsverordnungen:** Erleichternde Vorschriften für den Verkehr zwischen Deutschland und Luxemburg rücksichtlich der bedingungsweise beförderten Gegenstände, S. 632; Kreisschreiben des französischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten betreffend die allgemeine einheitliche Klassifikation der Güter, S. 632. — **Aus dem Geschäftskreise des Central-Amtes**, S. 634. — **Abhandlungen:** Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie, S. 635. — **Rechtsprechung in den verschiedenen Staaten**, S. 647. — **Verschiedene Mitteilungen**: Die Eisenbahnen der Erde, S. 654. — **Bücherschau**, S. 665. — **Neue Tarife und Tarifnachträge**, S. 669. — **Statistische Nachrichten**, S. 691.

Convention internationale.

Modifications à la liste des chemins de fer.

Suisse. Par note du 9 septembre 1899, le département fédéral des postes et des chemins de fer, division des chemins de fer, à Berne, a informé l'office central que la ligne de chemin de fer à voie normale *Le Pont—Brassus*, ouverte le 21 août 1899, comprenant les stations et haltes Pont, Charbonnières-halte, Séchey-halte, Lieu, Rocheray-halte, Golisse-halte, Sentier, Chez-le-Maître-halte et Brassus, sera soumise à la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer. L'exploitation de cette ligne est confiée au chemin de fer du Jura-Simplon, qui est déjà soumis à la convention internationale (Suisse A n° 3 de la liste des lignes de chemins de fer auxquelles s'applique la convention internationale du 14 octobre 1890 sur le transport de marchandises par chemins de fer, V^e^ édition du 1er janvier

Internationales Uebereinkommen.

Änderungen in der Liste der Eisenbahnen.

Schweiz. Mit Note vom 9. September 1899 hat das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement, Eisenbahn-Abteilung, in Bern, dem Central-Amt zur Kenntnis gebracht, dass die am 21. August 1899 dem Betrieb übergebene normalspurige Eisenbahnstrecke *Le Pont—Brassus*, mit den Stationen und Haltestellen Pont, Charbonnières-halte, Séchey-halte, Lieu, Rocheray-halte, Golisse-halte, Sentier, Chez-le-Maître-halte und Brassus, dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt wird. Der Betrieb wird von der dem Uebereinkommen bereits angehörenden Jura-Simplon-Bahn (Schweiz A Nr. 3 in der Liste der Eisenbahnstreken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkekr vom 14. Oktober 1890 Anwendung findet, V. Ausgabe vom 1. Januar 1898) besorgt. Daraus folgt, dass der Eintritt der neuen

Digitized by Google

1898). Il en résulte que l'entrée effective de la nouvelle ligne dans le service des transports internationaux doit être comptée du jour de son ouverture au trafic. Une modification à la liste n'est pas nécessaire. (Circulaire n° 176 du 13 septembre 1899.)

Strecke in den internationalen Transportdienst vom Tage ihrer Betriebseröffnung an zu rechnen ist. Eine Änderung der Liste ist nicht notwendig. (Cirkular Nr. 176 vom 13. September 1899.)

Lois et mesures administratives.

Convention spéciale

conclue entre l'Allemagne et le Luxembourg pour faciliter le transport réciproque, sur les lignes de chemins de fer des deux pays, des objets admis conditionnellement au transport.[1])

Les modifications apportées à l'annexe B du règlement de transport pour les chemins de fer d'Allemagne et publiées par le chancelier de l'empire le 8 juillet 1899 (B. 1899 p. 505), sont également applicables au trafic entre le Luxembourg et l'Allemagne, le gouvernement grand-ducal ayant donné l'approbation prévue dans la convention spéciale conclue avec l'Allemagne à ce sujet. (Deutsches Reichs-Gesetzblatt 1899 p. 555.)

Gesetze und Vollzugsverordnungen.

Erleichternde Vorschriften

für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und Luxemburgs rücksichtlich der bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände.[1])

Die in der Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 8. Juli d. J. (Z. 1899 S. 505) veröffentlichten Änderungen der Anlage B zur Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands finden, nachdem die grossherzoglich luxemburgische Regierung auf Grund der mit ihr getroffenen Vereinbarung ihnen zugestimmt hat, auch im deutsch-luxemburgischen Wechselverkehr Anwendung. (Reichs-Gesetzblatt 1899 S. 555.)

Circulaire du ministère des travaux publics de France concernant la classification générale uniforme des marchandises P. V., du 26 août 1899.

(Communication directe.)

La décision ministérielle du 5 août 1895 avait, conformément à l'avis du comité consultatif des chemins de fer, homologué la classification générale uniforme des marchandises de petite vitesse, et spécifié notamment, d'une part, qu'aucune modification ne devait être apportée à cette classification et qu'aucune assimilation ne serait faite sans avoir été l'objet d'un concert entre toutes les compagnies, de manière à conserver l'uniformité réalisée; d'autre part, que, pour assurer constamment l'identité entre les dénominations de la classification générale et celles des tarifs spéciaux, aucune

[1]) B. 1893 p. 231, 376; 1894 p. 73; 1895 p. 134, 374; 1896 p. 285, 374; 1898 p. 306, 579; 1899 p. 440, 504.

Cirkular des Ministers der öffentlichen Arbeiten in Frankreich, betreffend die allgemeine einheitliche Klassifikation der Frachtgüter, vom 26. August 1899.

(Direkte Mitteilung.)

Durch einen Ministerialerlass vom 5. August 1895 war, gemäss dem Gutachten des Eisenbahnrats, die allgemeine einheitliche Klassifikation der Frachtgüter genehmigt und besonders darauf hingewiesen worden, einesteils, dass keinerlei Abänderung an dieser Klassifikation vorgenommen und keine Assimilation eingeführt werden dürfe, die nicht Gegenstand einer Vereinbarung zwischen allen Gesellschaften gewesen ist, so dass die erzielte Einheitlichkeit gewahrt bleibe; anderenteils, dass, um fortwährend die Identität zwischen den Benennungen in der allgemeinen Klassifikation und denjenigen

[1]) Z. 1893 S. 213, 348; 1894 S. 73; 1895 S. 135, 370; 1896 S. 292, 385; 1898 S. 306, 579; 1899 S. 440, 504.

Digitized by Google

« dénomination nouvelle » ne pourrait être introduite dans ces tarifs sans être également inscrite dans la classification. Conformément à un nouvel avis émis à la suite d'une étude approfondie par le comité consultatif des chemins de fer, le ministre des travaux publics de France a, par une circulaire du 26 août 1899 adressée aux administrations des compagnies des chemins de fer français, modifié et complété de la manière suivante les différentes dispositions antérieures sur la matière:

1° Il est entendu qu'à l'avenir:

a) les spécifications de *nature* ou de *forme*, appliquées à des produits dont le nom générique figure déjà à la nomenclature, pourront être insérées dans les tarifs spéciaux, comme celles de *conditionnement*, *d'état* ou *d'emploi*, sans qu'il y ait lieu de les insérer au tarif général, à moins qu'elles ne doivent entraîner une différence dans la sérification.

b) les *assimilations* soumises au ministre et destinées à figurer ultérieurement à la classification générale devront porter seulement sur les marchandises vraiment nouvelles. Le mode de taxation des marchandises déjà inscrites dans les tarifs et qui seraient présentées sous un nom autre que celui qui leur est appliqué dans la nomenclature, devra faire l'objet seulement d'instructions intérieures données par les compagnies à leurs agents; les *définitions*, ainsi établies par des instructions générales, seront communiquées à l'administration à titre de renseignement.

2° La direction des chemins de fer de l'Etat et les compagnies devront se concerter:

a) pour soumettre à l'homologation ministérielle une classification simplifiée par le retranchement de toutes les spécifications qui n'entraînent pas de différence dans la sérification et ne contenant, en aucun cas, des désignations différentes pour une même marchandise;

b) pour maintenir constamment à jour une table générale comprenant, à titre de renseignement pour le public, toutes les désignations de la

in den Specialtarifen zu sichern, keine « neue Benennung » in diese Tarife aufgenommen werden dürfe, ohne gleichzeitig in die Klassifikation eingereiht zu werden. Gemäss einem neuen, auf ein gründliches Studium gestützten Gutachten des Eisenbahnrats, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten in Frankreich, unter Bezugnahme auf diesen Erlass vom 5. August, durch ein an die französischen Eisenbahnverwaltungen gerichtetes Cirkular vom 26. August 1899 bestimmt, dass die auf die Angelegenheit bezüglichen, verschiedenen vorgängigen Bestimmungen wie folgt abzuändern und zu vervollständigen sind:

1. Es ist angeordnet, dass in Zukunft:

a) die besondern Bezeichnungen nach *Art* oder *Form*, welche auf Güter angewendet werden, deren Gattungsname schon in dem Warenverzeichnis aufgeführt ist, in die Specialtarife aufgenommen werden können, wie diejenigen über *Verpackung*, *Zustand* oder *Verwendung*, ohne dass es erforderlich wäre, sie auch im Generaltarif aufzuführen, soweit nicht dadurch eine Verschiedenheit in der Serienzugehörigkeit herbeigeführt wird;

b) die *Assimilationen*, die dem Minister vorgeschlagen werden und bestimmt sind, später in die allgemeine Klassifikation eingereiht zu werden, lediglich wirklich neue Güter betreffen sollen. Die Art der Tarifierung der schon in den Tarifen benannten Güter und die unter einer anderen als der ihnen im Warenverzeichnisse gegebenen Benennung zur Auflieferung kommen, soll lediglich auf dem Instruktionswege den Beamten durch die Gesellschaften bekannt gegeben werden. Die solchergestalt durch allgemeine Instruktionen festgesetzten *Definitionen* sind der staatlichen Oberbehörde zur Kenntnisnahme mitzuteilen.

2. Die Staatsbahndirektion und die Gesellschaften werden sich verständigen:

a) um der ministeriellen Genehmigung eine durch die Ausscheidung aller Specifikationen, die keine Verschiedenheit in der Serienzugehörigkeit herbeiführen, vereinfachte Klassifikation zu unterbreiten, die in keinem Falle verschiedene Benennungen für das gleiche Gut enthält;

b) um fortwährend ein zur Benachrichtigung des Publikums bestimmtes allgemeines Verzeichnis auf dem Laufenden zu erhalten, welches alle

Digitized by Google

classification générale, et en caractères typographiques différents, toutes celles inscrites dans les tarifs spéciaux, avec renvoi à ces tarifs, ainsi que les synonymes qui sont d'un usage très répandu, avec renvoi à la désignation consacrée par l'homologation du ministre. Cette table générale ne contiendrait aucune référence aux classes du cahier des charges.

3° Quand la classification générale sera homologuée, toutes les fois que la direction des chemins de fer de l'Etat et les compagnies réimprimeront un tarif spécial, elles devront en retrancher toutes les désignations devenues inutiles et, en tout cas, ce travail de simplification devra être terminé dans un délai de huit mois à dater de la mise en vigueur de la nouvelle classification. Chaque tarif ainsi simplifié sera soumis au contrôleur général de l'exploitation commerciale, pour qu'il constate que les changements apportés à la nomenclature, rapprochés de la classification générale, n'impliquent aucune modification de prix homologués, et qu'il donne son visa au texte nouveau, sous réserve de la correction des erreurs qui seraient ultérieurement reconnues.

Benennungen der allgemeinen Klassifikation und, in anderer Druckschrift, alle diejenigen, welche in den Specialtarifen aufgeführt sind, unter Verweisung auf diese Tarife, sowie die durch ministerielle Genehmigung festgesetzten synonymen Bezeichnungen enthalten muss, die häufig angewendet werden. Dieses allgemeine Verzeichnis hätte keinerlei Bezug auf die Klassen des Pflichtenheftes zu nehmen.

3. Ist die allgemeine Klassifikation genehmigt, so sind, bei jedem Neudruck eines Specialtarifs durch die Staatsbahndirektion und die Gesellschaften, alle unnötig gewordenen Benennungen auszuscheiden, und es muss in jedem Falle diese Vereinfachungsarbeit innerhalb acht Monaten, vom Inkrafttreten der neuen Klassifikation an gerechnet, durchgeführt sein. Jeder auf diese Weise vereinfachte Tarif ist dem Generalcontroleur des kommerziellen Betriebs vorzulegen, damit er feststelle, dass die im Warenverzeichnisse vorgenommenen Änderungen gegenüber der allgemeinen Klassifikation keine Änderungen genehmigter Frachtsätze im Gefolge haben und damit er dem neuen Texte, unter Vorbehalt der Richtigstellung etwa später ermittelter Irrtümer, sein Visa erteile.

Questions traitées par l'office central.

Extinction des réclamations concernant le contrat de transport. Art. 44 de la C. I. — Une administration de chemin de fer a demandé comment pouvaient être conciliés les art. 44 et 45 de la convention internationale, l'art. 44 prescrivant un délai de 7 jours pour la présentation des réclamations pour cause de retard et déclarant nulle toute réclamation qui n'est pas formulée dans ce délai, tandis que l'art. 45 fixe à une année le délai de la prescription. — L'office central a répondu ainsi qu'il suit:

Les articles en question ont tous deux pour but de permettre de liquider en temps opportun les questions d'ordre juridique résultant du contrat de

Aus dem Geschäftskreise des Central-Amtes.

Erlöschen der Ansprüche aus dem Frachtvertrag. Art. 44 des Internationalen Uebereinkommens. — Auf die Anfrage einer Eisenbahnverwaltung, in welcher Weise die Art. 44 und 45 des Internationalen Uebereinkommens in Übereinstimmung unter sich zu bringen seien, da im ersteren dieser Artikel für die Geltendmachung von Entschädigungsansprüchen wegen Verspätung eine Frist von 7 Tagen vorgesehen sei und bei Versäumung dieser alle Ansprüche gegen die Eisenbahn erloschen sein sollen, während in Art. 45 eine Verjährungsfrist von einem Jahr bestimmt werde — hat das Central-Amt folgende Antwort erteilt:

Die beiden Artikel haben gleichmässig zum Zweck, eine möglichst rasche Klärung der aus dem Frachtvertrag folgenden Rechtsverhältnisse

Digitized by Google

transport. A part cela, lesdits articles n'ont aucune corrélation, et l'application des dispositions de l'un d'entre eux n'infirme en rien la validité des prescriptions stipulées par l'autre.

L'art. 44 détermine le délai dans lequel l'expéditeur ou le destinataire doit manifester son intention de faire valoir les réclamations qu'il s'estime en droit d'élever contre le chemin de fer. En règle générale, ces réclamations doivent être présentées *avant* le paiement du prix de transport et la réception de la marchandise; ce n'est qu'exceptionnellement — dans les cas de retard dans la livraison, par exemple — qu'elles peuvent être faites à l'une des administrations désignées comme responsables, dans un délai ne dépassant pas 7 jours, non compris celui de la réception.

Quiconque utilise ce délai peut faire valoir ses demandes d'indemnité auprès du tribunal compétent si le chemin de fer n'en reconnaît pas le bien fondé.

Mais l'art. 45 lui enlève le loisir de retarder à son gré l'intervention du tribunal; celui-ci doit être saisi du litige dans le délai d'une année, sauf les cas où le dommage allégué a eu pour cause un dol ou une faute grave du chemin de fer et où celui-ci peut être actionné dans un délai de 3 ans. Il faut faire remarquer qu'en ce qui concerne ces deux délais (de 1 ou de 3 ans), il n'y a pas lieu de s'occuper du jour auquel la réclamation a été formulée auprès du chemin de fer, et que, s'il s'agit d'un recours pour retard dans la livraison, la prescription commence à courir du jour où expire le délai de livraison. (4 octobre 1899.)

Etudes.

Histoire des chemins de fer de la monarchie austro-hongroise.[1])

Développement de la législation concernant les chemins de fer. Par M. le Dr *Victor Röll*, conseiller au ministère i. r. des chemins de fer. Il est conforme à la nature des choses que, dans

[1]) Voir également p. 305, 386 et 440 du B. 1899.

herbeizuführen. Sonst stehen sie unter sich nicht in Zusammenhang und schliesst die Anwendung der Bestimmungen des einen die Geltung der Vorschriften des andern nicht aus.

Artikel 44 handelt davon, innerhalb welcher Zeit Absender oder Empfänger kund geben müssen, ob sie aus einem Frachtvertrag irgendwelche Ansprüche an die Eisenbahn zu erheben gedenken: im allgemeinen soll dies *vor* der Zahlung der Fracht etc. und der Annahme des Gutes geschehen, und nur ausnahmsweise auch nachher stattfinden können, in Verspätungsfällen zum Beispiel innerhalb 7 Tagen von der Annahme des Gutes an gerechnet, durch Anbringung der Reklamation bei einer der in Anspruch zu nehmenden Eisenbahnen.

Derjenige, welcher diese Frist benützt, hat das Recht, seinen Entschädigungsanspruch dem kompetenten Gerichte zur Entscheidung zu unterbreiten, wenn die Eisenbahn denselben nicht anerkennen will.

Laut Art. 45 aber soll er die Anrufung des Gerichts nicht beliebig lang verzögern dürfen, sondern er muss seine Klage innerhalb Jahresfrist, und nur wenn der Schaden durch Arglist oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt wurde, kann er sie innerhalb 3 Jahren einklagen, wobei für die ein- oder dreijährige Klagefrist der Tag, an welchem die Reklamation bei der Eisenbahn angebracht wurde, ohne Bedeutung ist, und diese Frist, im Falle der Verspätung, von dem Tage an gerechnet werden muss, an welchem die Lieferfrist abgelaufen war. (4. Oktober 1899.)

Abhandlungen.

Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie.[1])

Die Entwicklung der Eisenbahngesetzgebung. Von Dr. *Viktor Röll*, Ministerialrat im k. k. Eisenbahn-Ministerium. — Es entspricht der Natur der Sache, dass in den besondern Abhandlungen über die

[1]) S. auch Z. 1899 S. 305, 386, 440.

Digitized by Google

leurs études spéciales sur l'histoire, la construction, l'exploitation, le mouvement et l'administration des chemins de fer austro-hongrois, les auteurs des diverses monographies analysées jusqu'ici aient été amenés à considérer en détail la législation sous l'empire de laquelle se sont produits les faits dont ils présentaient l'exposé. M. le Dr Röll, par contre, dans son résumé monographique sur le développement de cette législation, ne s'occupe de l'application effective qu'elle a reçue que dans la mesure où cela est nécessaire pour comprendre la marche qu'elle a suivie. En outre, tandis que les précédentes monographies s'attachaient plutôt à montrer l'effet des actes législatifs et administratifs et leur répercussion, M. Röll s'est imposé pour tâche, non seulement d'en faire l'exposé systématique dans les limites des matières traitées, mais tout spécialement de signaler les causes qui ont provoqué les actes en question. Nous estimons qu'il y a pleinement réussi et que son travail offre un exposé non seulement complet, mais lumineux, qui, en éclairant les faits dans leurs circonstances spéciales, permet d'apprécier avec une entière évidence les modifications subies par la législation. Le fait est, et nous ferons remarquer dès à présent, qu'à l'encontre de ce qui est arrivé, par exemple, dans le domaine administratif où, à partir de l'année 1867, une manière différente de traiter les affaires a prévalu dans les deux parties de la monarchie, la législation n'a point été affectée par cette séparation ; elle a, au contraire, grâce à la conclusion du traité de commerce et de douane entre l'Autriche et la Hongrie, pu conserver dans les importantes matières du droit de transport son caractère d'unité en tout ce qui concerne les divers règlements d'exploitation.

L'étude de M. Röll démontre encore combien fut clairvoyant et libéral l'accueil que rencontrèrent auprès des hommes d'état autrichiens les premières entreprises de chemins de fer. En Autriche, ce n'est pas à coups de lois et de règlements que les chemins de fer ont été accueillis, mais confiant dans leur mission providentielle, on leur a laissé la plus grande liberté d'action. En dépit d'une haute intervention, le principe de la construction et de l'exploitation par l'état a été repoussé — peut-être plutôt par suite de scrupules

Geschichte, den Bau und Betrieb, den Verkehr und die Verwaltung der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen in eingehender Weise auf die Rechtsordnung Bezug genommen ist, unter welcher die der Darstellung unterworfenen Vorgänge sich abgewickelt haben. Die von Herrn Dr. Röll bearbeitete monographische Zusammenstellung der Entwicklung dieser Rechtsordnung berücksichtigt umgekehrt die thatsächliche Anwendung derselben nur insoweit, als dies zum Verständnis des Verlaufs der Gesetzgebung notwendig war. Mit dem weitern Unterschied, dass, während die ersterwähnten Abhandlungen sich mehr mit den Folgen der Anordnungen der gesetzgebenden und der administrativen Gewalten beschäftigten und deren Wirkungen zeigten, Herr Röll, abgesehen von der systematischen Zusammenstellung innerhalb der Grenzen der einzelnen Materien, im besondern die Bedingungen hervorzuheben hatte, von welchen jene Anordnungen ausgegangen sind. Wir denken, dass ihm dies vorzüglich gelungen ist und dass seine Arbeit nicht bloss eine lückenlose Zusammenstellung ist, sondern dass die Beleuchtung der Vorgänge in den einzelnen Fällen ein volles Verständnis des Ganges der Gesetzgebung ermöglicht. Wobei wir, in sachlicher Beziehung, vorausschicken wollen, dass im Gegensatz z. B. zu den Vorgängen in der Verwaltung, wo das Jahr 1867 zum Ausgangspunkt einer verschiedenen Behandlung der Dinge in den beiden Reichshälften geworden ist, die Gesetzgebung an sich thatsächlich nicht dieselbe Zweiteilung erfahren hat, sondern, dank dem Zoll- und Handelsbündnis zwischen Oesterreich und Ungarn, in den wichtigen Gebieten des Transportrechts, in Ansehung des Betriebsreglements und der Betriebsordnung auf einheitlichem Boden geblieben ist.

Auch die Darstellung des Herrn Röll bezeugt die weitsichtige und liberale Auffassung, welcher die ersten Eisenbahnbestrebungen bei den österreichischen Staatsmännern begegnet sind. Nicht mit Gesetzen und Reglementen sind die Eisenbahnen in Oesterreich empfangen, im Vertrauen auf ihre providentielle Bedeutung ist ihnen die freieste Bewegung gestattet worden. Die Anhandnahme des Baues und Betriebes durch den Staat wird ungeachtet mächtiger Befürwortung abgelehnt — vielleicht mehr infolge unklarer Bedenken, denn als

Digitized by Google

indécis qu'en vertu d'une conception claire et nette des conséquences. Car, bien que l'importance du nouveau moyen de communication fût appréciée au plus haut point, il existait cependant encore des doutes sur la question de savoir si le résultat direct serait en rapport avec les risques à courir. Protégée par des concessions favorables, l'initiative privée se risqua à faire l'enjeu, mais elle aboutit tout d'abord, comme du reste dans presque tous les autres pays, à un insuccès. Les estimations des frais furent dépassées et les moyens dont on disposait se trouvèrent insuffisants eu égard aux besoins. Mais on reconnut que si ces moyens étaient procurés, la tâche pouvait être remplie. Et comme chaque jour la conviction gagnait du terrain que la construction des chemins de fer était une condition indispensable pour la prospérité de l'agriculture, du commerce et de l'industrie, l'état résolut d'intervenir. Il se décida à entreprendre la construction méthodique des principales artères de trafic. Cependant, lui non plus ne réussit pas à résoudre le problème; à l'ère de la construction des chemins de fer par l'état (1841-1854), succéda de nouveau une période de construction par les sociétés privées. Elles eurent derechef champ libre devant elles, leur action n'étant limitée que par le règlement concernant l'exploitation technique des chemins de fer d'Autriche-Hongrie, du 16 novemhre 1851, et par la nouvelle loi sur les concessions de chemins de fer, du 14 septembre 1854.

Et d'ailleurs, cette limite ne signifiait nullement une restriction. Le règlement concernant l'exploitation technique qui avait remplacé la première loi sur la police des chemins de fer de 1847, contient des prescriptions remarquables sur l'exploitation et la surveillance des voies ferrées, prescriptions qui se trouvent encore aujourd'hui en grande partie en vigueur. Aussi M. Röll a-t-il sans doute raison quand il parle, à la fin de son étude de la nécessité de modifier ce règlement, mais l'œuvre de 1851 n'a pas, nous semble-t-il, été mauvaise, puisque malgré la clause de la convention conclue entre les gouvernements autrichien et hongrois en 1868 qui prévoyait une modification dudit règlement, cette stipulation n'a pas encore trouvé d'application jusqu'à ce jour. Les conditions de la loi sur les concessions n'étaient pas non

Ausfluss freier Erkenntnis. Denn bei weitgehendster Anerkennung der Bedeutung des neuen Verkehrsmittels blieb es doch zweifelhaft, ob dem Einsatz der direkte Erfolg entsprechen werde. Unter dem Schutze günstiger Konzessionsbedingungen wagte die Privatthätigkeit diesen Einsatz — wie fast allerorts zunächst mit einem Misserfolg. Die Kostenberechnungen wurden überschritten, die Erfordernisse überstiegen die zur Verfügung stehenden Mittel. Aber sie hatte gezeigt, dass beim Vorhandensein dieser die Ausführung möglich war. Und da jeden Tag klarer die Überzeugung hervortrat, dass für das Gedeihen von Ackerbau, Handel und Industrie der Bau von Eisenbahnen durch das ganze Reich eine unumgängliche Voraussetzung sei, so versuchte nun der Staat, in den Riss zu treten. Er entschloss sich zur planmässigen Ausführung der Hauptverkehrslinien. Aber auch er löste die Aufgabe nicht; der Ära des Staatseisenbaues (1841—1854) folgte neuerdings die der Privatgesellschaften. Und wieder hatten diese weithin freies Feld: nur die Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 für Oesterreich-Ungarn und das neue Eisenbahnkonzessionsgesetz vom 14. September 1854 fanden sie als einschränkende Grenzen vor.

Und diese Grenzen hatten nicht den Sinn der Beengung. Durch die Betriebsordnung war ein erstes Bahnpolizeigesetz von 1847 ersetzt und sind Vorschriften für den Betrieb und die Aufsicht der Bahn in damals mustergültiger Weise erlassen worden, die zu einem grossen Teil noch heute in Kraft bestehen. Es wird ja ganz richtig sein, was Herr Röll am Ende seiner Abhandlung über die Reformbedürftigkeit dieser Betriebsordnung sagt; aber dass die Bestimmung des Übereinkommens zwischen den Regierungen von Oesterreich und Ungarn von 1868, womit deren Umarbeitung in Aussicht genommen war, bis heute noch nicht zum Vollzug gelangt ist, spricht nicht zu ungunsten des Werks von 1851. Das Konzessionsgesetz enthielt für Privatunternehmen nicht ungünstige Bestimmungen, so z. B. die Verlängerung der früher

Digitized by Google

plus défavorables à l'initiative privée, entre autres, par exemple, l'extension de 50 à 90 ans de la durée de la concession et la faculté d'obtenir l'appui de l'état sous forme d'une garantie d'intérêts, faculté dont il a été fait usage, il est vrai, d'une manière onéreuse en fin de compte pour l'état. D'ailleurs, la loi sur les concessions n'a pas été une mesure finale; le modèle de concession annexé à cette loi n'était pas immuable; il pouvait suivant les circonstances être modifié dans un sens plus favorable au concessionnaire, et en réalité, il a été fait usage de cette faculté. Par cette loi, l'état d'autre part, a raffermi sa situation; il a réclamé le retour à l'état du chemin de fer à l'expiration du délai de concession, il a réglé dans un sens plus rigoureux la question de la responsabilité des administrations de chemins de fer et s'est réservé l'homologation des tarifs, etc. La loi pénale de 1852 avait réglé les délits contre la sûreté des chemins de fer.

Pendant une période assez longue, la législation ne fut pas particulièrement incisive; M. Röll ne signale du moins, entre 1850 et 1860, que les prescriptions relatives à l'accomplissement des formalités en douane pour les transports par chemins de fer (18 février 1857), le règlement concernant les uniformes des fonctionnaires et employés des chemins de fer (3 avril de la même année), et en particulier les prescriptions sur les tramways et les chemins de fer des mines (2 janvier et 25 novembre 1859), et sur le droit d'expropriation des chemins de fer miniers (1er novembre 1859).

Le premier règlement d'exploitation commun aux pays de la monarchie date de l'année 1863; il fut élaboré par les administrations des chemins de fer autrichiens et hongrois, et mis en vigueur après avoir été sanctionné par le gouvernement à la date du 30 juin 1863; une loi et un règlement d'exécution concernant les mesures sanitaires à prendre par les chemins de fer contre la peste bovine furent publiés en 1868. Le 5 mars 1869 fut promulguée la première loi sur la responsabilité des chemins de fer en cas d'accidents entraînant des lésions personnelles, loi qui définit plus clairement certaines dispositions de droit commun restées douteuses jusqu'alors, etc. Dans l'intervalle, la construction et l'exploitation des chemins de

auf 50 Jahre bestimmten Konzessionsdauer auf 90 Jahre und die Inaussichtnahme staatlicher Unterstützung in Form einer Zinsengarantie, von der dann allerdings ein Gebrauch gemacht worden ist, welcher den Staat schliesslich teuer zu stehen kam. Im übrigen war auch das Konzessionsgesetz noch nicht das letzte Wort; das daraus hervorgegangene Konzessionsschema war nicht unveränderlich; es konnte nach den Umständen zu gunsten des Konzessionärs abgeändert werden und es ist von dieser Möglichkeit thatsächlich Gebrauch gemacht worden. Allerdings befestigte auch der Staat seine Stellung: er nahm das Heimfallrecht mit Ablauf der Konzessionen in Anspruch, regelte die Schadenersatzpflicht der Verwaltungen im Sinne einer strengeren Auffassung, für die Tarife wurde ein Genehmigungsrecht in Anspruch genommen u. s. w. — Die Behandlung von Eisenbahndelikten war durch das Strafgesetz von 1852 geordnet worden.

Noch Jahre hindurch setzte die Gesetzgebung nicht sonderlich scharf ein: wenigstens hebt Herr Röll aus den 1850er Jahren im wesentlichen nur Vorschriften über das Verfahren bei der Verzollung von Eisenbahnsendungen (18. Februar 1857), über die Uniformierung der Eisenbahnbeamten (3. April gl. J.), dann insbesondere auch über die Erstellung von Pferde- und Bergwerksbahnen (vom 2. Januar und 25. November 1859) und über das Expropriationsrecht der Bergwerksbahnen (vom 1. November 1859) hervor.

Ins Jahr 1863 fällt das erste einheitliche Betriebsreglement, das die Eisenbahnen Oesterreichs und Ungarns aufstellten und welches nach regierungsseitiger Genehmigung am 30. Juni 1863 in Kraft getreten ist; ins Jahr 1868 ein Gesetz und eine Vollziehungsverordnung betreffend sanitarische Massnahmen, welche zum Zwecke der Hintanhaltung und Unterdrückung der Rinderpest den Eisenbahnen aufgegeben wurden. Dann am 5. März 1869 das erste Gesetz über die Haftpflicht der Eisenbahnen bei körperlichen Verletzungen von Personen, wodurch zweifelhafte gemeinrechtliche Bestimmungen klargelegt wurden, u. s. w. Inzwischen hatte der Privatbau und -betrieb der Eisenbahnen einen Umfang angenommen und war derselbe in

Digitized by Google

fer par entreprise privée s'étaient considérablement développées et se trouvaient dans des conditions qui nécessitaient une attention plus suivie de la part des autorités de l'état. Il en résulta vers 1878 et 1879 une intervention nouvelle de l'état dans la construction des chemins de fer; en outre, un certain nombre de réseaux appartenant à des compagnies privées passèrent sous le régime de l'exploitation par l'état. Il s'agissait tout d'abord d'étendre le réseau général, d'organiser les communications avec l'étranger, de surveiller les administrations de chemins de fer et, dans les cas assez fréquents où celles-ci se trouvaient dans des embarras financiers, de venir à leur aide.

A la première convention entre l'Autriche et la Saxe de l'année 1842 relative à la jonction des chemins de fer de ces deux pays, succéda une série d'autres actes internationaux destinés à satisfaire les nombreuses relations de chemins de fer de la monarchie. Le règlement d'exploitation fut remanié par les soins des autorités gouvernementales de Vienne et de Budapest (1872, 1874, 1892); le règlement des signaux fut revisé à plusieurs reprises (1872, 1877, 1896); un règlement concernant les transports militaires fut promulgué (1er janvier 1871), et la situation des militaires qui, à l'expiration de leur service, postulent un emploi dans les chemins de fer fut réglée (19 avril 1872). La loi concernant l'impôt sur l'industrie et le revenu du 8 mai 1869 fixa d'abord l'imposition des chemins de fer au profit des pays de la couronne dans lesquels se trouvait le siège de leurs administrations et sur le territoire desquels l'exploitation avait lieu; puis, après la reprise de l'exploitation par l'état, une loi spéciale (19 mars 1887) détermina les impôts à payer par les chemins de fer de l'état, et enfin une loi récente du 25 octobre 1896 régla cette question des impôts en ce qui concerne tant les chemins de fer de l'état que les chemins de fer privés. Des lois spéciales accordant exceptionnellement des exemptions d'impôts aux chemins de fer datent de 1869, 1880 et 1893. En ce qui concerne les mesures d'expropriation pour la construction des chemins de fer, les ordonnances de 1872 et la loi générale d'expropriation du 18 février 1878 sont venues combler les lacunes constatées dans la législation. Un cer-

Verhältnisse eingetreten, welche eine vermehrte Aufmerksamkeit der staatlichen Behörden erheischten und gegen Ende der 1870er Jahre zu einer grundsätzlichen Wiederaufnahme des Eisenbahnbaues durch den Staat führten und insbesondere in die Übernahme einer Anzahl der bedeutenderen Privatbahnkomplexe in den Staatsbetrieb ausliefen. Einstweilen handelte es sich um die Erweiterung des Bahnnetzes, um die Organisation der Verbindungen mit dem Ausland, um die Überwachung der Eisenbahngesellschaften und in den nicht seltenen Fällen, wo sie in finanziellen Verlegenheiten sich befanden, um ihre Unterstützung.

Dem ersten Staatsvertrage über die Verbindung der österreichischen und sächsichen Eisenbahnen (vom Jahr 1842) folgte die Reihe der Staatsverträge, welche die zahlreichen internationalen Eisenbahnverbindungen der Monarchie erforderlich machten. Das Betriebsreglement wurde von den staatlichen Organen in Wien und in Budapest neu bearbeitet (1872, 1874, 1892); die Signalordnung wiederholt revidiert (1872, 1877, 1896); eine Militärtransportordnung (1. Januar 1871) erlassen, die Stellung der Militäranwärter zum Eisenbahndienst (19. April 1872) reguliert. Nachdem durch das Erwerbs- und Einkommensteuergesetz vom 8. Mai 1869 die Steuerleistungen der Eisenbahnen zu gunsten der Länder, wo die Verwaltungen ihren Sitz und in welchen sie ihr Arbeitsgebiet hatten, geordnet worden waren, ist nach Wiederaufnahme des Staatsbetriebs ein besonderes Gesetz betreffend die Besteuerung der Staatseisenbahnen (19. März 1887) erlassen worden und hat eine neue Regelung der Steuerpflicht sowohl in Ansehung der Staats- als der Privatbahnen durch das neueste Gesetz vom 25. Oktober 1896 stattgefunden. Specielle Gesetze, durch welche den Eisenbahnen ausnahmsweise Befreiungen von Steuerleistungen bewilligt wurden, datieren von 1869, 1880 und 1893. Betreffend die Enteignung zu Zwecken des Eisenbahnbaues wurden empfindlich gewordene Lücken auf dem Verordnungsweg (1872) und durch das allgemeine Enteignungsgesetz vom 18. Februar 1878 ausgefüllt; der Anordnung und Vorlage der Bauprojekte für den Bahnkörper und das rollende Material gilt eine Reihe von Verordnungen aus

Digitized by Google

tain nombre d'arrêtés qui datent des années 1870, 1871, 1875, 1879 et 1880, sont relatifs à la rédaction et à la présentation des projets de construction pour la voie et pour le matériel roulant. Des mesures de précaution ont été édictées au sujet des ponts de chemins de fer, en date du 30 août 1870 et du 15 septembre 1887.

Le 19 septembre 1886 fut promulguée l'interdiction de saisie du matériel des chemins de fer étrangers; cette interdiction a été étendue depuis lors, par la convention internationale sur les transports par chemins de fer, à tous les pays contractants.

Une loi votée le 14 mars 1870 détermine les garanties requises des obligations de chemins de fer pour qu'elles puissent servir de placement aux deniers pupillaires; la loi relative à l'inscription au cadastre des propriétés des chemins de fer a suivi en 1874; deux lois, l'une du 29 avril 1874 et l'autre du 5 décembre 1877 fixent les droits des porteurs d'obligations de chemins de fer et la procédure à suivre pour faire valoir lesdits droits, et le 14 décembre 1877 a été promulguée la loi, dite loi de séquestre qui donne au gouvernement autrichien la faculté d'entreprendre l'exploitation de celles des lignes garanties auxquelles l'état avait été obligé de faire des avances pour combler les déficits de l'exploitation, ainsi que de celles qui avaient reçu pendant les cinq dernières années des subsides s'élevant à plus de la moitié du revenu annuel net garanti; c'est sur cette base qu'a été effectué le rachat de la plupart des lignes qui a eu lieu peu après.

Les tarifs maxima pour le transport des voyageurs ont été établis par voie législative; des ordonnances ministérielles ont réglé la question des remises sur les taxes de tarif et il a été stipulé dans le traité de commerce avec l'Allemagne qu'il ne serait perçu aucunes autres taxes que celles officiellement publiées.

Par voie législative a été tranchée dans les divers pays de la monarchie la question de savoir à qui incombent l'établissement et l'entretien des lignes d'accès aux stations de chemins de fer; par la même voie a été également réglé l'octroi des subsides à accorder par les pays aux chemins de fer locaux, et cela après que des mesures ten-

den Jahren 1870, 1871, 1875, 1879 und 1880; Sicherheitsvorschriften hinsichtlich der Eisenbahnbrücken wurden am 30. August 1870 und 15. September 1887 beschlossen.

Am 19. September 1886 erfolgte das, seither durch das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr auf das ganze Gebiet der beteiligten Staaten ausgedehnte, Verbot der Pfändung ausländischen Eisenbahnmaterials.

Am 14. März 1870 ist über die notwendigen Qualitäten der Eisenbahnobligationen als mündelsichere Anlagen ein Gesetz erlassen worden; 1874 folgte das Gesetz über die Anlegung von Eisenbahnbüchern; am 29. April 1874 und dann wieder am 5. Dezember 1877 kamen die Gesetze über die Geltendmachung und Vertretung der Rechte der Inhaber von Teilschuldverschreibungen auf Eisenbahnen und am 14. Dezember 1877 das sogenannte Sequestrationsgesetz zu Stand, d. h. das Gesetz, durch welches der österreichischen Regierung die Befugnis eingeräumt worden ist, solche garantierte Bahnen in Staatsbetrieb zu übernehmen, denen die Regierung Vorschüsse zur Deckung von Betriebskostenabgängen gewähren oder welchen während der letzten fünf Jahre mehr als die Hälfte des jährlichen garantierten Reinertrags an Zuschuss geleistet werden musste; auf dessen Grundlage die meisten der bald hernach erfolgten Verstaatlichungen vor sich gegangen sind.

Die Maximaltarife für Personenbeförderung auf Eisenbahnen wurden gesetzlich geregelt; durch Ministerialverordnungen das Refaktienwesen, und im Handelsvertrag mit Deutschland festgestellt, dass keine anderen als die öffentlich bekannt gegebenen Taxen bezogen werden dürfen.

Auf dem Wege der Gesetzgebung in den einzelnen Ländern wurde die Frage, wem die Erstellung und der Unterhalt der Zufahrtsstrassen zu den Eisenbahnstationen obliege, geordnet: auf demselben Wege auch die Unterstützung der Lokalbahnen durch die Länder in die Wege geleitet, nachdem betreffend die Erleichterungen im Be-

Digitized by Google

dant à faciliter l'exploitation des chemins d'intérêt local et à favoriser leur développement avaient déjà fait l'objet d'une série de lois de l'empire dès 1880.

Dans l'étude sur l'histoire de l'administration des chemins de fer d'état (v. p. 386 du B.), il a déjà été question des lois relatives à la surveillance et à l'administration de ces chemins de fer. Il y a lieu cependant de parler d'autres lois qui ont été promulguées pendant la seconde période des rachats et depuis lors, notamment des lois concernant l'assurance contre les accidents et la maladie, du 28 décembre 1887 et du 20 juillet 1894, et de celle relative à l'assurance des ouvriers contre la maladie, du 39 mars 1888. A signaler encore les lois concernant l'établissement et le fonctionnement des magasins publics d'entrepôt (28 avril 1889): concernant les relevés statistiques du commerce extérieur, du 26 juin 1890; enfin la loi relative aux chemins de fer d'intérêt local et aux petits chemins de fer, du 31 décembre 1894 (qui a été publiée dans le Bulletin 1898 p. 438).

La place nous manque pour entrer dans le détail de ces lois, et de même nous ne pouvons citer les nombreuses ordonnances ministérielles concernant l'organisation de la surveillance et de l'administration, le règlement et la sécurité de l'exploitation, les tarifs, etc.

M. Röll termine son étude par quelques réflexions sur la législation internationale des chemins de fer et sur les conventions conclues par l'Autriche et la Hongrie avec l'Allemagne (traité de commerce et de douane du 6 décembre 1891), avec l'Italie et la Belgique (traité de commerce et de navigation du même jour) et enfin avec la Suisse (traité de commerce du 10 décembre 1891). Dans un coup d'œil rétrospectif il énumère les travaux que doit encore accomplir le législateur pour compléter sa tâche en matière de chemins de fer; parmi ces travaux, la revision des dispositions concernant les services de l'exploitation technique et la loi sur les concessions doivent, selon lui, occuper le premier rang; on devra ensuite s'occuper des progrès à réaliser dans la branche technique et dans le domaine social, ainsi que de la revision consciencieuse des règlements existants.

triebe der Lokalbahnen und deren Förderung seit 1880 durch eine Reihe von Reichsgesetzen schon Vorsorge getroffen war.

Von den Gesetzen betreffend die Aufsicht der Eisenbahnen und die Verwaltung des Staatsbahnnetzes ist schon in der Arbeit über die Geschichte der Verwaltung (s. oben S. 386) gesprochen. Dagegen sind noch Gesetze hervorzuheben, welche während der zweiten Verstaatlichungsperiode und seither erlassen wurden; insbesondere die Unfall- und Krankenversicherungsgesetze vom 28. Dezember 1887, 20. Juli 1894 und das Gesetz betreffend die Krankenversicherung der Arbeiter vom 30. März 1888. Ferner die Gesetze betreffend die Errichtung und den Betrieb öffentlicher Lagerhäuser (28. April 1889), betreffend die Statistik des auswärtigen Handels vom 26. Juni 1890, und endlich das Lokal- und Kleinbahngesetz vom 31. Dezember 1894 (publiziert in dieser Zeitschrift 1898 S. 438).

Der Raum gestattet uns nicht, auf den Inhalt dieser Gesetze einzutreten; ebensowenig können wir uns die Aufzählung der zahlreichen Ministerialerlasse gestatten, weche zum Zwecke der Organisation der Aufsicht und Verwaltung, der Regelung und Sicherung des Betriebs, des Tarifwesens u. s. w. ergangen sind.

Herr Röll schliesst seine Arbeit mit einigen Betrachtungen über die internationale Eisenbahngesetzgebung und über die internationalen Vereinbarungen, welche zwischen Oesterreich und Ungarn mit Deutschland (Handels- und Zollvertrag vom 6. Dezember 1891), mit Italien und mit Belgien (Handels- und Schiffahrtsvertrag von demselben Tag), sowie mit der Schweiz (Handelsvertrag vom 10. Dezember 1891) vereinbart worden sind. In einem Rückblick zählt er die Arbeiten auf, die der Ausführung im Wege der Eisenbahngesetzgebung noch harren, unter denen nach seiner Ansicht die Revision der Betriebsordnung und des Konzessionsgesetzes obenan stehen, und woran sich das weitere Vorschreiten auf betriebstechnischem und socialpolitischem Gebiete und dann eine sorgfaltige Durchsicht der bestehenden Verordnungen anzuschliessen haben.

Digitized by Google

Les chemins de fer de l'Autriche et l'économie politique. Par M. le Dr *Henri chevalier de Wittek*, conseiller intime, chef de section au ministère i. r. des chemins de fer. — Last not least. Nous terminons nos communications sur l'histoire des chemins de fer de la monarchie austro-hongroise par ce travail aussi intéressant qu'important, attendu que son contenu est un résumé des résultats obtenus ensuite du développement des chemins de fer auquel nous ont fait assister les études dont nous avons entretenu précédemment nos lecteurs. L'auteur, qui depuis la publication de cette œuvre a pris la direction du ministère des chemins de fer, démontre dans son étude le résultat économique et financier qu'a eu la participation de l'état autrichien à la construction et à l'exploitation des chemins de fer. L'exposé est accompagné de chiffres détaillés, qui proviennent, comme du reste tous les renseignements donnés sur l'histoire des chemins de fer de la monarchie autrichienne, de sources officielles. Le tableau qui se dégage de ces chiffres présente bien la situation telle qu'elle a été créée par les fluctuations de la politique autrichienne en matière de chemins de fer: dépenses considérables qui ont été la conséquence de la première tentative de construction des chemins de fer aux frais de l'état; charge lourde imposée au trésor durant l'époque où la construction et l'exploitation étant laissées à des sociétés privées, leur esprit d'initiative dut être stimulé par une garantie d'intérêt; et enfin déficit pour l'état aussi à partir de 1880 lorsque pour se soustraire aux conséquences immédiates de la garantie d'intérêt, l'état crut devoir se charger de grands réseaux et recommença la construction à ses frais de nouvelles lignes de chemins de fer.

L'étude de M. de Wittek commence avec l'année 1848, époque à laquelle il y avait dans la monarchie austro-hongroise 318 km de tramways à chevaux et 1308 km de chemins de fer à vapeur, et dans la partie ouest de l'empire, 254 km de tramways à chevaux et 1013 km de chemins de fer à vapeur, sur lesquels 485 km appartenaient à l'état et le reste à des sociétés privées. Jusqu'à ce moment, l'état n'avait eu à faire d'autres dépenses que celles résultant de la construction des chemins de fer de l'état: les sociétés

Oesterreichs Eisenbahnen und die Staatswirtschaft. Von Dr. *Heinrich Ritter von Wittek*, Geheimer Rat, Sektionschef im k. k. Eisenbahnministeriums. — Last not least. Diese ebenso interessante als wertvolle Arbeit stellen wir an den Schluss unserer Mitteilungen aus der Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie, weil ihr Inhalt ein Résumé der thatsächlichen Folgen jener Entwicklung ist, in welche die vorher besprochenen Abhandlungen uns eingeführt haben. Der Herr Verfasser, welcher seither die Leitung des Eisenbahnministeriums übernommen hat, zieht das volkswirtschaftliche und finanzielle Facit der Beteiligung des österreichischen Staats am Bau und Betrieb der Eisenbahnen. Die Darstellung ist einlässlich mit Zahlen belegt, die, wie die Mitteilungen in der Geschichte der Eisenbahnen der österreichischen Monarchie überhaupt, auf amtlichen Quellen beruhen. Das Bild, das auf Grund dieser Zahlen hervortritt, entspricht der Vorstellung, welche die Wandelungen der österreichischen Eisenbahnpolitik hervorrufen mussten: grosse Aufwendungen, welche den ersten Versuch, den Bau der Eisenbahnen auf direkte Kosten des Staats durchzuführen, begleiteten, eine sehr grosse Belastung der Staatskasse über die Zeit, wo der Bau und Betrieb den Privatgesellschaften überlassen war und die Initiative dieser durch Zinsengarantien angeregt werden musste, und eine nur unvollständige Deckung der staatsseitigen Verwendungen auch seit 1880, als der Staat durch Übernahme grösserer Bahnnetze und gleichzeitigen Staatsbau neuer Linien den unmittelbaren Folgen der Zinsengarantie zu entgehen versuchte.

Herr von Wittek beginnt seine Darstellung mit dem Jahre 1848, wo in der österreichisch-ungarischen Monarchie 318 km Pferde- und 1308 km mit Dampfkraft betriebene Bahnen, in der westlichen Reichshälfte 254 km Pferde- und 1013 km Dampfbahnen vorhanden waren, von denen 485 km dem Staat, der Rest Privatgesellschaften gehörte. Die Belastung des Staats zu dieser Zeit bestand in den für die Staatsbahnstrecken verausgabten Kapitalien; die Privatgesellschaften hatten die

Digitized by Google

privées avaient été obligées de se procurer elles-mêmes les fonds nécessaires à la construction de leurs lignes, sans subventions de la part de l'état.

M. de Wittek examine ensuite la situation créée par le système de la garantie par l'état (1854 à 1880) système qui, dès l'année 1862, était devenu fort précaire par suite de la diminution des recettes tombées à un chiffre bien inférieur à celui sur lequel on avait compté au moment de l'octroi de la garantie, et qui constitua pour le trésor, à partir de 1868, une charge dont on n'avait pu prévoir l'importance. Le poste budgétaire des dépenses pour les chemins de fer absorba, de 1862 à 1868, en moyenne 3 094 000 florins, dont 2 435 000 à titre d'avances pour garanties. Pendant la période de 1868 à 1881, la garantie effective de l'état s'est élevée, déduction faite des avances remboursées, à 198 941 000, soit 14 200 000 par an, chiffres auxquels il faut ajouter 98 200 000, ou 7 millions par an, tant pour les constructions de chemins de fer entreprises directement par l'état que pour la participation de l'état aux constructions de chemins de fer privés.

C'est en raison de ces circonstances que fut promulguée la loi de séquestre du 14 décembre 1877 qui eut pour résultat de faire passer dans la possession de l'état les chemins de fer les moins rémunérateurs. De 987 km, les lignes appartenant à l'état, atteignirent, à la fin de 1896, une longueur de 9180 km, grâce au rachat et à la construction effectués dans l'intervalle des réseaux de l'état. On lira avec beaucoup d'intérêt les renseignements détaillés concernant les événements de cette période fournis par M. de Wittek, ainsi que les relevés statistiques qui accompagnent cet exposé. On verra notamment, d'après le tableau V, que le montant total des avances de garanties consenties par l'état, à partir du moment de l'octroi de la garantie jusqu'à la fin de 1895, s'est élevé à la somme de 311 333 580 florins, sur laquelle 30 613 128 florins ont été remboursés, 189 296 670 florins ont été effacés à la suite du rachat de lignes, et 91 429 782 florins figurent encore au débit des chemins de fer privés exploités pour leur propre compte; mais, comme le fait observer M. de Wittek, cette dernière somme ne représente une valeur réalisable que si les recettes des chemins de fer dépassent la somme garantie.

Mittel zum Bau ihrer Linien selbst und ohne Mithülfe des erstern aufzubringen.

Dann geht Herr von Wittek auf die Verhältnisse über, welche unter dem System der Staatsgarantie entstanden (1854—1880) und die sich infolge der geringeren Betriebseinnahmen, als bei Eingehung der Garantie vorgesehen worden waren, schon seit 1862 bedenklich gestalteten, insbesondere aber von 1868 an in einer vorher nicht gedachten Belastung der Staatskasse äusserten. Die für Eisenbahnzwecke präliminierten Ausgaben in den Jahren 1862 bis 1868 nahmen durchschnittlich 3,094 Millionen Gulden, darunter 2,435 Millionen Garantievorschüsse in Anspruch. Von 1868 bis 1881 stellte sich die Nettogarantieleistung des Staats, abzüglich der stattgefundenen Rückzahlungen, auf 198,941 Millionen oder 14,20 Millionen im Jahr, wozu noch 98,2 Millionen oder sieben Millionen jährlich für den staatlichen Eisenbahnbau und die Beteiligung des Staates am Bau von Privatbahnen kamen.

Diese Umstände gaben zu dem Sequestrationsgesetz vom 14. Dezember 1877, und damit zur Übernahme in den staatlichen Besitz zunächst der am meisten notleidenden Bahnen Anlass. Von 987 km. stieg der Umfang der Staatsbahnen infolge jener Übernahme und des inzwischen bewerkstelligten Ausbaues des Staatsbahnnetzes auf 9180 km. am Ende des Jahres 1896. Die einlässlichen Mitteilungen des Herrn v. Wittek über die Ergebnisse dieser Periode und die tabellarischen Übersichten, von denen jene Mitteilungen begleitet sind, werden mit vielem Interesse gelesen werden. Aus der Tabelle Nr. V wollen wir speciell hervorheben, dass der Gesamtbetrag der Staatsgarantievorschüsse vom Beginn der Garantieleistung bis Ende 1895 311 333 580 Gulden ausmachte, von denen 30 613 128 Gulden zurückbezahlt, 189 296 670 Gulden infolge des Übergangs der Bahnen an den Staat abgeschrieben und 91 429 782 Gulden auf noch selbständig betriebenen Privatbahnen ausstehend sind, aber, wie Herr von Wittek bemerkt, nur insofern einen realisierbaren Wert repräsentieren, als die Erträgnisse der Bahnen Überschüsse über den garantierten Bedarf ergeben.

Digitized by Google

Les subsides de garantie de l'état non remboursés pendant la période de 1882 à la fin de 1895 se montent à environ 84 millions.

Durant la même période, l'état a dépensé (d'après le tableau XII), 136 282 000 florins pour les nouvelles constructions de chemins de fer.

M. de Wittek a envisagé le succès financier de l'exploitation des chemins de fer par l'état à deux points de vue différents: d'abord, au point de vue budgétaire, le résultat financier dans son ensemble, sans y comprendre, « suivant les bons principes de comptabilité des chemins de fer, les sommes provenant des recettes d'exploitation employées à couvrir les frais des constructions supplémentaires, et les nouveaux frais d'établissement, de façon à ajouter aux recettes nettes effectives les sommes prélevées sur l'excédent de l'exploitation, ce qui permet de porter le chiffre de l'excédent de l'exploitation à sa réelle valeur, et de placer chaque fois, en regard des dépenses totales, nécessaires pour le réseau de l'état, le total des recettes provenant de l'exploitation de ce réseau ». Dans ces conditions, la période 1881/1896, représente un déficit fictif (versement provenant des ressources générales du trésor) de 217 958 000 florins ou, en chiffres ronds, entre 13 et 14 millions de florins par an.

Il examine ensuite la situation au point de vue du succès financier effectif, c'est-à-dire en ajoutant aux dépenses de l'exploitation les frais d'établissement dont il vient d'être parlé. Le compte s'établit comme suit pour la période précitée:

Recettes nettes, y compris les impôts	202 999 000 florins
Dépenses, non compris les frais d'établissement	479 828 000 »
D'où il ressort que le trésor a dû faire des subsides d'une valeur de	276 829 000 »

En établissant le compte de cette manière, on trouve que le déficit moyen annuel s'élève à 17 304 000; l'année 1895 s'est terminée par un excédent de dépenses de 23 647 000 et l'année 1896 par un excédent de dépenses de 22 032 000 florins.

De ces derniers chiffres, M. de Wittek déduit les impôts avec taxes additionnelles, les droits et timbres, qui, aux termes de la loi, doivent être versés par les chemins de fer au trésor, et qui

Die nicht zurückbezahlten Garantiezuschüsse des Staates für die Periode von 1882 bis Ende 1895 betragen rund 84 Millionen.

Für den Eisenbahnneubau sind vom Staat (laut Tabelle XII) in derselben Periode 136,282 Millionen Gulden ausgegeben worden.

Den finanziellen Erfolg des Staatsbahnbetriebes hat Herr von Wittek nach zwei Arten berechnet: erstens als theoretischen finanziellen Gesamterfolg, «unter Ausscheidung der aus Betriebsmitteln bezahlten Nachtragsbauten und Investitionsauslagen nach eisenbahnfachlichen Grundsätzen, in der Art, dass die dem Betriebsüberschuss entnommenen Kapitalbeträge und Kapitallasten dem etatsmässigen Nettoerfolge zugerechnet, der Betriebsüberschuss hierdurch auf seine volle Höhe ergänzt und der Gesamtsumme der aus dem Staatsbetriebe resultierenden Bedeckung die jeweilig wirkenden gesamten Kapitalslasten des Staatsbetriebsnetzes als Erfordernis gegenüber gestellt werden». Unter dieser Voraussetzung ergiebt die Periode 1881/1896 einen theoretischen Abgang (Zuschuss aus allgemeinen Staatsmitteln) von 217,958 Millionen oder rund zwischen 13 und 14 Millionen Gulden im Jahr.

Zweitens als faktischen finanziellen Erfolg des Staatsbahnbetriebes, d. h. bei Belastung der Betriebsrechnung mit den erwähnten Investitionsausgaben: welcher während der gleichen Zeit angegeben ist mit

202 999 000 fl.	Nettoeinnahmen inkl. Steuern,
479 828 000 »	Kapitallasten exkl. Investitionen: also mit
276 829 000 »	Staatszuschuss.

Bei der Rechnungsstellung auf dieser Grundlage ergiebt sich ein durchschnittlicher jährlicher Gebarungsabgang von 17,304 Millionen; das Jahr 1895 schloss mit einem Mehrbedarf von 23,647 Millionen, das Jahr 1896 mit einem solchen von 22,032 Millionen Gulden.

Von den letzteren Beträgen bringt Herr v. Wittek aber die Steuern samt Zuschlägen, Stempel und Gebühren in Abzug, welche dem Staat infolge gesetzlicher Bestimmungen von den Eisenbahnen abge-

Digitized by Google

pour l'année 1895, par exemple, se sont élevés à 20 millions de florins en chiffres ronds, savoir:

Impôt foncier	375 756	florins
Impôt sur les bâtiments . .	480 103	»
Impôt industriel	175 319	»
Impôt sur le revenu . .	15 235 583	»
Droits et timbres	472 592	»
Taxes sur les billets et lettres de voiture, plus de . .	3 000 000	»

A ces sommes il y aurait lieu d'ajouter le montant des droits de timbre dont sont frappés les coupons des titres de chemins de fer, et la somme représentant la valeur des transports accordés gratuitement ou à prix réduits au profit de diverses administrations de l'état (postes, télégraphes, armée, finances), ce qui d'après M. de Wittek peut représenter une somme de 4 à 5 millions de florins.

Un dernier tableau fournit ainsi qu'il suit le bilan total des dépenses de l'état et des recettes des chemins de fer de 1882 à 1896, en florins.

tragen werden müssen, und die z. B. für das Jahr 1859 auf rund 20 Millionen Gulden berechnet sind, nämlich:

375 756	fl.	Grundsteuer,
480 103	»	Gebäudesteuer,
175 319	»	Erwerbssteuer,
15 235 583	»	Einkommensteuer,
472 592	»	aus Stempel und Gebühren, und über
3 000 000	»	Gebühren für Fahr- und Frachtkarten,

wozu noch die auf den Eisenbahntiteln eingehobenen Couponsstempelgebühren und der Geldwert jener Leistungen zu rechnen sind, welche von den Eisenbahnen unentgeltlich oder zu ermässigten Preisen für verschiedene staatliche Dienstzweige (Post, Telegraph, Militär, Finanzen und Zollwesen) besorgt werden, welcher Geldwert von Herrn von Wittek auf 4 bis 5 Millionen Gulden veranschlagt ist.

In einer letzten Tabelle ist die Gesamtbilanz der Staatslasten und Eingänge aus den Eisenbahnen von 1882 bis 1896 wie folgt, in Gulden, gezogen:

Année.	Avance de l'état pour les charges des capitaux des chemins de fer exploités par l'état. *Staatszuschuss zu den Kapitallasten des Staatsbetriebes.*	Garantie de l'état, charges et autres subventions aux chemins de fer privés. *Staatsgarantie, Lasten und sonstige Subventionen an Privatbahnen.*	Charge totale pour l'état. *Gesamtlast für den Staat.*	Participation de l'état au produit net ou aux produits des chemins de fer privés. *Staatsanteil am Reingewinn oder Ertrage von Privatbahnen.*	Impôts et taxes payés par les chemins de fer privés suppléments incl. *Steuern und Gebühren, Leistung der Privatbahnen inkl. Zuschläge.*	Recettes totales. *Zusammen Eingänge.*	Bilan total. *Gesamt-Bilanz.*	Jahr.
1882	7 697	14 356	22 053	—	10 280	10 280	— 11 773	1882
1883	10 989	14 073	25 059	—	11 026	11 026	— 14 033	1883
1884	16 964	9 503	26 467	—	10 344	10 344	— 16 123	1884
1885	18 492	5 218 [1])	13 274	—	11 117	11 117	— 2 157	1885
1886	17 551	9 266	26 817	1 315	10 935	12 250	— 14 567	1886
1887	11 662	8 535	20 197	354	10 480	10 834	— 9 363	1887
1888	15 816	8 587	24 403	135	10 430	10 565	— 13 838	1888
1889	18 314	3 776	22 090	371	11 252	11 623	— 10 467	1889
1890	18 677	5 588	24 265	777	11 862	12 639	— 11 626	1890
1891	23 338	6 200	29 538	617	12 714	13 331	— 16 207	1891
1892	26 618	5 575	32 193	175	11 947	12 122	— 20 071	1892
1893	24 246	482	24 728	944	12 299	13 243	— 11 485	1893
1894	16 855	1 685	18 540	1 309	12 866	14 175	— 4 365	1894
1895	33 647	1 099 [1])	22 548	944	12 832	13 776	— 8 772	1895
1896	22 032	2 215	24 247	2 297	12 832	15 129	— 9 118	1896

[1]) Remboursement de versements de garantie faits par l'état. — *Rückzahlungen von Garantievorschüssen.*

Digitized by Google

« Les charges totales de l'état pour les chemins de fer » — nous reproduisons exactement les observations finales de l'auteur — « n'ont point, à part quelques fluctuations passagères, subi de réduction depuis 1882 et s'élèvent à la fin de la période à 24 millions de florins en chiffres ronds. Malgré cela — et la preuve en est la diminution du déficit du bilan total depuis 1892, de 20 à 9 millions de florins nonobstant l'incorporation de nombreuses lignes nouvelles de faible rapport — il est hors de doute que la situation au point de vue financier s'est sensiblement améliorée. La participation de l'état, stipulée à l'occasion du renouvellement de la concession du chemin de fer du Nord Empereur Ferdinand, aux produits nets de cette entreprise très rémunératrice — participation qui fut plus tard exigée lors du remaniement de la situation financière du chemin de fer Aussig-Teplitz et dont il a été également question récemment lors de la décision arbitrale dans le litige relatif au prix d'achat du chemin de fer du Sud — a chaque année depuis lors fourni au trésor des recettes fort appréciables qui, en y ajoutant les versements faits par le chemin de fer Aussig-Teplitz pendant les années 1894-1896, compris dans les recettes de l'exploitation par l'état, se sont élevées de 1 700 000 à près de 3 millions de florins. Ces ressources qui font ressortir le succès d'une politique financière prudente en matières de chemins de fer, même sous un régime où l'exploitation par l'état prédomine, ont, de concert avec la force contributive des chemins de fer privés qui augmente d'une façon presque constante malgré les rachats par l'état, amené ce résultat que le bilan total de l'administration des chemins de fer de l'état pour les années 1893 à 1896 ne présente qu'un faible déficit. Car un déficit de 8 400 000 florins en moyenne ne peut être considéré comme excessif quand il s'agit d'un réseau total, lignes de l'état et lignes des sociétés privées, d'une longueur de 17 000 km en chiffres ronds (à la fin de l'année 1896), parmi lesquelles se trouvent un si grand nombre de lignes peu rémunératrices. D'ailleurs, on pourrait opposer à ce déficit les économies réalisées par suite des transports postaux et militaires qui sont accordés gratuitement ou à prix réduits par les chemins de fer

«Die Gesamtlasten des Staats» — wir folgen in diesen Schlussbemerkungen ganz den Äusserungen des Herrn Verfassers — «für Eisenbahnzwecke haben hiernach seit 1882, von vorübergehenden Schwankungen abgesehen, keine Verminderung erfahren und beziffern sich am Schlusse der Periode auf rund 24 Millionen Gulden. Trotzdem ist — wie das Sinken des Passivsaldos der Gesamtbilanz seit 1892 von 20 auf 9 Mill. Gulden trotz der vielen neu hinzugekommenen schwachen Linien zeigt — die finanzielle Besserung der Gesamtgebarung unverkennbar. Die anlässlich der Neu-Konzessionierung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bedungene Beteiligung des Staates an dem Reingewinn dieses ertragreichen Unternehmens — ein Vorgang, der späterhin bei der Neuordnung der Kapitalverhältnisse der Aussig-Teplitzer Bahn Nachahmung fand, und bei der Südbahn neuestens infolge der schiedsgerichtlichen Entscheidung über den Kaufschillingsstreit wieder aufgelebt ist — hat dem Staate seither Jahr für Jahr namhafte Eingänge verschafft, welche zuzüglich der bei den Einnahmen des Staatsbetriebes verrechneten Zahlungen der Aussig-Teplitzer Bahn in den Jahren 1894—1896 von 1,7 auf fast 3 Millionen Gulden gestiegen sind. Diese Zuflüsse, welche den Wert einer umsichtigen finanziellen Eisenbahnpolik auch unter der Vorherrschaft des Staatsbetriebes ausser Zweifel stellen, haben im Vereine mit der trotz der Verstaatlichung fast konstant steigenden Steuerleistung der Privatbahnen zu dem Schlussergebnisse geführt, dass die Gesamtbilanz der staatlichen Eisenbahngebarung der Jahre 1893—1896 mit mässigen Passivsaldoziffern abschliesst. Denn eine Unterbilanz von durchschnittlich 8,4 Millionen Gulden kann bei einem im ganzen, Staats- und Privatbahnen zusammengenommen, rund 17 000 km. (Ende 1896) umfassenden Bahnnetze, welches so viele ertragsschwache Linien in sich begreift, gewiss nicht als eine unverhältnismässige bezeichnet werden. Diesem Passivum stehen übrigens die Ersparnisse für Post- und Militärtransporte gegenüber, welche die verschiedenen Staatsdienstzweige infolge der unentgeltlichen oder zu ermässigten Preisen stattfindenden Leistungen der Eisenbahnen geniessen. Jene bei der Postbeförderung und dem Militartransport allein bewerten sich auf 4—5 Millionen Gulden jährlich. Es würde hiernach also, die

Digitized by Google

aux diverses administrations de l'état. Les transports postaux et militaires seuls représentent une économie annuelle de 4 à 5 millions de florins. En laissant de côté les autres transports gratuits, on ne saurait donc estimer à plus de 3 à 4 millions de florins environ par an le subside net de l'état aux chemins de fer, tel qu'il ressortirait du bilan, sans compter les dépenses pour la construction des lignes nouvelles pour laquelle il a été dépensé annuellement de 1893 à 1896 une somme de 6 millions de florins en chiffres ronds. C'est par ces chiffres que solde en 1896 le chapitre des comptes de l'état qui se rapporte aux chemins de fer, attendu que les avantages indirects que les chemins de fer procurent au trésor par l'augmentation de la force contributive du pays ne peuvent être démontrés en chiffres. En examinant la situation dans son ensemble, on est en droit de dire qu'en Autriche les chemins de fer, malgré les grands sacrifices que leur développement a de temps à autre imposés aux finances de l'état, présentent au point de vue de la situation économique du pays et du budget des avantages multiples et procurent au trésor des recettes importantes. Si l'on peut contempler avec un sentiment de fierté patriotique le développement du réseau autrichien depuis 50 ans et la situation actuelle des chemins de fer indigènes, on aurait vraiment tort d'amoindrir ce sentiment en se laissant aller à une appréciation pessimiste de la valeur matérielle de l'œuvre accomplie.»

übrigen Leistungen dieser Art ungerechnet, der bilanzmässige Netto-Zuschuss des Staates für das Eisenbahnwesen mit Ausschluss des Linien-Neubaues, für welchen in den Jahren 1893—1896 rund je 6 Millionen Gulden aufgewendet wurden, nicht höher als auf etwa 3—4 Millionen Gulden jährlich zuschätzen sein. Mit dieser Zuschussleistung schliesst, da die indirekten Vorteile, welche die Eisenbahnen in Bezug auf die Hebung der Steuerkraft dem Staatsschatze gebracht haben, nicht ziffermässig nachweisbar sind, die Gebarungsbilanz des Staates in Bezug auf die Eisenbahnen mit 1896 ab. Die ganze Entwicklung im Zusammenhange betrachtet, kann wohl behauptet werden, dass die Eisenbahnen in Oesterreich sich für die Staatswirtschaft und den Staatshaushalt trotz der grossen Opfer, welche ihre Entwicklung zeitweilig den Staatsfinanzen auferlegte, doch anderseits als eine dem Staatsschatze ansehnliche Zuflüsse und mannigfache Vorteile bringende Institution bewährt haben. Wenn daher der Ausbau des österreichischen Eisenbahnnetzes in den letzten 50 Jahren und der heutige Stand des heimischen Eisenbahnwesens geeignet ist, mit patriotischem Stolze zu erfüllen, so bieten die staatswirtschaftlichen und finanziellen Ergebnisse dieser Entwicklung wahrlich keinen Grund, sich dieses Gefühl durch pessimistische Beurteilung des materiellen Wertes des Geschaffenen verkümmern zu lassen.»

Jurisprudence dans les différents Etats.

Calcul des frais de transport. Influence de l'emploi de la marchandise sur le calcul de ceux-ci.

(Arrêt de la cour royale hongroise du 16 mai 1899.)

— Comp. C. I. art. 11. —

Lorsque des marchandises de même qualité sont l'objet, dans la classification des marchandises, d'une classification différente suivant leur emploi, la classe à appliquer ne peut l'être que si la marchandise sert réellement au but énoncé dans la lettre de voiture. Dans le cas contraire, il y a déclaration inexacte.

Le chemin de fer avait été condamné par la cour d'appel au remboursement de la différence de taxe que le destinataire avait réclamé en invo-

Rechtsprechung in den verschiedenen Staaten.

Frachtberechnung. Einfluss der Verwendung des Guts auf die Frachtberechnung.

(Urteil der königl. ungarischen Curie vom 16. Mai 1899.)

— Zu vergleichen I. U. Art. 11. —

Bei Waren von gleicher Qualität, für die in der Güterklassifikation je nach deren Verwendung eine verschiedene Klassifikation vorgesehen ist, hat die betreffende Klasse nur dann zur Anwendung zu gelangen, wenn die Ware zu demjenigen Zwecke thatsächlich verwendet wird, für welchen sie im Frachtbriefe deklariert wurde. Im entgegengesetzten Falle liegt auch eine unrichtige Inhaltsdeklaration vor.

Die Eisenbahn war vom Berufungsgerichte zur Rückzahlung der Frachtdifferenz verurteilt worden, welche vom Kläger mit der Begründung reklamiert

Digitized by Google

quant le fait que le prix de transport avait été calculé et payé pour du salpêtre de Chili, alors que, conformément à la déclaration contenue dans la lettre de voiture, il n'aurait dû payer que le prix de transport plus réduit établi pour «le salpêtre de Chili pour engrais». Mais le salpêtre n'ayant pas été utilisé comme engrais, le chemin de fer défendeur attaqua l'arrêt de la cour d'appel devant l'instance de revision, attendu que cet arrêt avait interprété inexactement la condition d'application du tarif du chemin de fer et qu'une disposition matérielle de droit avait en conséquence été violée, l'arrêt ayant été rendu en faveur du demandeur, contre les conditions d'application dûment établies du tarif.

La demande du défendeur fut admise. Parmi les motifs, nous retenons ceux qui suivent:

Aux termes du § 7 du règlement d'exploitation, les prix de transport doivent être calculés conformément aux taxes établies dans les tarifs dûment publiés; les autres dispositions des tarifs sont également valables. Le tarif fait en conséquence partie intégrante du contrat de transport conclu entre l'expéditeur et le chemin de fer. Comme ledit contrat établit les obligations de droit entre les parties contractantes, il y a lieu d'examiner si la taxe et la surtaxe perçues pour fausse déclaration présumée, l'ont été en application des dispositions du tarif dont il est question.

Il ressort sans aucun doute du tarif que la taxe établie pour le transport du salpêtre n'est réduite que si cet article est destiné à servir d'engrais. La circonstance que le demandeur a déclaré sa marchandise dans la lettre de voiture comme «salpêtre de Chili pour engrais» n'est pas probante. Aux termes du § 53, 2, du règlement d'exploitation, le chemin de fer a toujours le droit de vérifier si le contenu des colis répond aux énonciations de la lettre de voiture, et d'en faire constater le résultat; il est également autorisé, à teneur du § 53, 7, à percevoir une surtaxe spéciale en cas de fausse déclaration du contenu — sans préjudice du paiement complémentaire de la différence des frais de transport. Le tarif doit être interprété à la lettre, et si la cour d'appel a établi que

worden war, dass die Fracht für Chilisalpeter berechnet und bezahlt worden sei, während er nur die billigere Fracht für «Chilisalpeter zum Düngen» zu entrichten habe, entsprechend der im Frachtbriefe enthaltenen Deklaration. Die beklagte Eisenbahn focht das Urteil des Berufungsgerichtes, da der Salpeter nicht zum Düngen benutzt worden war, in der Revisionsbeschwerde damit an, dass durch dasselbe die Bestimmungen des Eisenbahntarifs unrichtig interpretiert und eine materielle Rechtsnorm dadurch verletzt worden sei, dass das Urteil gegen die thatsächlichen Bestimmungen des Tarifs der Klage stattgegeben habe.

Die Beschwerde der Beklagten ist als gerechtfertigt erklärt worden. Unter den Gründen heben wir folgende hervor:

Gemäss § 7 des Eisenbahnbetriebsreglements werden die Frachtgebühren auf Grund der in den gehörig veröffentlichten Tarifen normierten Frachtsätze ermittelt und sind auch die sonstigen Bestimmungen des Tarifs massgebend. Der Tarif bildet hiernach einen Bestandteil des zwischen dem Verfrachter und der Eisenbahn abgeschlossenen Transportvertrages. Da der letztere zwischen den Vertragschliessenden die Rechtsnormen schafft, so ist zu prüfen, ob die Fracht und der wegen behaupteter falscher Deklaration erhobene Frachtzuschlag nach den Bestimmungen des in Frage kommenden Tarifes zur Erhebung gekommen sind.

Aus dem Tarife geht unzweifelhaft hervor, dass der für Salpeter festgesetzte Frachtsatz nur dann eine Minderung erfährt, wenn dieser Artikel zum Düngen bestimmt ist. Der Umstand, dass der Kläger das Gut im Frachtbriefe als «Chilisalpeter zum Düngen» deklariert hat, ist nicht entscheidend. Der Eisenbahn steht nach § 53[2] des B.-R. das Recht zu, die Übereinstimmung des Inhalts der Sendungen zu prüfen und das Ergebnis festzustellen, sowie auch, gemäss § 53[7], bei konstatierter unrichtiger Inhaltsangabe — abgesehen von der Nachzahlung des Frachtunterschiedes — einen besonderen Frachtzuschlag einzuheben. Der Tarif ist buchstäblich zu interpretieren, und wenn das Berufungsgericht festgestellt hat, dass Chilisalpeter sowohl zum Düngen als auch zur Fabrikation von Spreng-

Digitized by Google

le salpètre de Chili peut être employé aussi bien comme engrais que pour la fabrication des explosifs, il ne fait que confirmer, par rapport au tarif, que les conditions d'application de ce dernier n'autorisent une réduction de taxe qu'à titre exceptionnel, c'est-à-dire si le salpètre doit être utilisé comme engrais. D'après l'état des faits établi par la cour d'appel, le demandeur savait du reste que le salpètre expédié par lui serait employé non comme engrais, mais pour la fabrication d'explosifs; il y a donc de sa part une déclaration inexacte de la marchandise, déclaration qui autorise le chemin de fer défendeur à inscrire dans la lettre de voiture et à percevoir une surtaxe. (Eisenbahn-Tarif- und Verkehrs-Anzeiger 1899 n° 12 p. 167.)

Demande en remboursement de frais de transport indûment perçus. Qualité légale de défendeur.

(Decision du Bezirks-Gericht pour affaires commerciales à Vienne, du 12 février 1898.)

— Comp. C. I. art. 12 et 27. —

Les frais de transport — mis à la charge du destinataire — pour un wagon de pavés d'asphalte furent exactement calculés par le chemin de fer expéditeur pour ce qui concerne la distance de son réseau; mais les frais établis par les chemins de fer subséquents pour le parcours ultérieur présentèrent une différence de 43 florins 75 au préjudice de l'expéditeur. Le montant total des frais de transport fut perçu par la station de destination. Sur réclamation, celle-ci remboursa la somme de 5 florins 45, mais refusa le remboursement du montant restant de 38 florins 30, pour le paiement duquel le chemin de fer expéditeur fut alors assigné. Ce dernier paya la somme réclamée, mais prétendit n'avoir pas été légalement obligé de le faire et ne l'avoir fait que sous cette réserve, parce que l'action aurait dû être intentée contre le chemin de fer qui avait établi les calculs irréguliers et qui avait encaissé le trop perçu. Le demandeur, par contre, prétendit, en se basant sur les dispositions du § 74 du règlement d'exploitation [1]) et de l'article 401 du code de commerce, avoir un droit d'option en vertu duquel il pouvait assigner le chemin de fer expéditeur.

[1]) B. 1897 p. 134; identique à l'art. 27 de la C. I.

stoffen verwendet wird, so wird damit, in Ansehung des Tarifes, nur bestätigt, dass nach den Bestimmungen desselben ein billigerer Frachtsatz nur ausnahmsweise, d. i. nur dann in Anwendung kommen soll, wenn der Salpeter zum Düngen verwendet wird. Nach dem vom Berufungsgerichte festgestellten Thatbestande hat ferner der Kläger gewusst, dass der von ihm verfrachtete Salpeter von dem Adressaten zur Fabrikation von Sprengstoffen und nicht zum Düngen verwendet werden sollte; es liegt somit von seiner Seite eine unrichtige Warendeklaration vor, welche die Beklagte zur Aufrechnung und Einhebung eines Frachtzuschlages berechtigte. (Eisenbahntarif- und Verkehrsanzeiger 1899 Nr. 12 S. 167.)

Rückforderung eines ungebürlich eingehobenen Frachtbetrages. Passivlegitimation.

(Erkenntnis des Wiener B.-G. für Handelssachen vom 12. Februar 1898.)

— Zu vergleichen I. U. Art. 12 und 27 —

Für einen Waggon Asphaltpflasterplatten wurde die — angewiesene — Fracht für die Strecke der Versandbahn von dieser richtig bemessen; die von den Anschlussbahnen für die weitere Strecke berechnete Fracht aber ergab eine Differenz von 43, 75 Gulden zu Ungunsten des Absenders. Die Gesamtfracht wurde in der Bestimmungsstation eingehoben. Diese vergütete über Reklamation den Betrag von 5, 45 Gulden, verweigerte aber die Rückerstattung des weiteren Betrages von 38, 30 Gulden, für welchen nun die Versandbahn gerichtlich belangt wurde. Die letztere bezahlte die geforderte Summe; sie machte aber geltend, dass sie dazu rechtlich nicht verpflichtet gewesen wäre und die Zahlung nur unter Vorbehalt dieses Standpunktes geleistet habe, weil die Klage gegen diejenige Bahn, welche die irrtümliche Berechnung vorgenommen und der die irrtümlich berechnete Fracht zugekommen sei, gerichtet werden müsse. Der Kläger dagegen behauptete, dass ihm gemäss § 74 des Betriebsreglements [1]) und Art. 401 des Handelsgesetzbuchs ein Wahlrecht zustehe, kraft dessen er auch die Versandbahn belangen dürfe.

[1]) Z. 1897 S. 134; identisch mit Art. 27 I. U.

Digitized by Google

Le tribunal rejeta cette prétention et par conséquence la demande elle-même: «attendu qu'aux termes des dispositions du § 74 du règlement d'exploitation, le chemin de fer qui a accepté au transport la marchandise est responsable de l'exécution du transport, même sur les chemins de fer subséquents, jusqu'à la livraison; et qu'aux termes de l'article 401 du code de commerce, le premier voiturier est responsable pour les voituriers subséquents, jusqu'à la livraison. Cette responsabilité, toutefois, ne s'applique qu'à une exécution régulière du transport. Les obligations qui constituent cette responsabilité sont expressément indiquées dans le règlement d'exploitation comme dans le code de commerce; elles consistent notamment en la responsabilité pour le dommage occasionné par la perte ou l'avarie de la marchandise depuis la réception jusqu'à la livraison; responsabilité pour la livraison dans les délais prescrits; obligation de percevoir le montant du remboursement, et dès que celui-ci est payé, d'en aviser l'expéditeur et de le lui verser, etc., mais «l'exécution du transport» n'implique nullement l'obligation d'assurer le calcul exact des frais de transport et autres frais. Cette obligation découle des principes du droit commun; en conséquence, la responsabilité pour la négligence de cette obligation doit être établie non pas d'après le § 74 du règlement d'exploitation, ni d'après l'article 401 du code de commerce, mais d'après le droit commun. Il s'agit d'une demande en remboursement de frais de transport perçus en trop, qui peuvent être réclamés ou pour cause d'un paiement non dû, et dans ce cas ils ne peuvent être réclamés que de celui auquel le paiement a été effectué, ou pour cause d'application irrégulière du tarif dans la lettre de voiture par un des chemins de fer ayant participé au transport, ce qui a contraint le chemin de fer destinataire, conformément aux prescriptions du règlement, à la perception de ces frais. Dans le cas présent, il est avéré que le chemin de fer intimé n'a ni exigé, ni perçu les frais de transport irrégulièrement calculés; c'est pourquoi le chemin de fer n'a pas qualité légale de défendeur dans ce litige. Pour ces motifs, la demande est à repousser en ce qui concerne le point encore litigieux.» (Röll, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen, 1899, p. 42.)

Das Gericht lehnte diesen Standpunkt und damit die Klage ab: «Nach dem Wortlaut des § 74 B. R. haftet die Bahn, welche das Gut zur Beförderung übernommen hat, für die Ausführung des Transportes auch auf den folgenden Bahnen bis zur Ablieferung; nach Art. 401 H.-G. haftet der erste Frachtführer für die folgenden bis zur Ablieferung. Diese Haftung bezieht sich jedoch nur auf die richtige Ausführung des Transportes. Welche Verpflichtungen hiermit verbunden sind, ist im Betriebsreglement, beziehungsweise im Handelsgesetze ausdrücklich hervorgehoben, also insbesondere Haftung für den Schaden, welcher durch Verlust und Beschädigung des Frachtgutes seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist, Haftung für rechtzeitige Ablieferung, Verpflichtung, die Nachnahme einzuheben und, sobald sie bezahlt ist, den Absender zu benachrichtigen und dieselbe ihm auszubezahlen u. s. w.; aber nirgends ist als «Ausführung des Transportes» die Verpflichtung genannt, für die richtige Bemessung der Fracht- und sonstigen Gebühren zu sorgen. Diese Verpflichtung ergiebt sich aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen, und es sind daher zur Beurteilung des Umstandes, wer für die Vernachlässigung dieser Pflicht verantwortlich ist, nicht der § 74 Betriebsreglement, beziehungsweise Art. 401 H.-G.-B., sondern die allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen heranzuziehen. Es handelt sich um die Rückforderung eines zu viel eingehobenen Frachtbetrages, und dieser kann entweder aus dem Titel der Zahlung einer Nichtschuld, und dann nur von demjenigen, an welchen die Zahlung geleistet wurde, oder aus dem Grunde verlangt werden, dass die eine Bahn eine unrichtige Fracht im Frachtbriefe vorgeschrieben und dadurch die Abgabsbahn vermöge des Betriebsreglements in die Zwangslage versetzt hat, diese Fracht einzuheben. Vorliegend ist zugegeben, dass die beklagte Bahn die unrichtige Fracht weder vorgeschrieben noch in Empfang genommen hat, daher dieselbe auch nicht in dieser Rechtssache passiv legitimiert erscheint. Demzufolge war das Klagebegehren gegen dieselbe soweit es noch aufrecht erhalten wurde, abzuweisen.» (Röll, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen, 1899, S. 42.)

Digitized by Google

Délai de livraison en cas de demande d'application des tarifs établis pour le transport par l'itinéraire le plus court.

(Arrêt de la chambre civile de la cour de cassation à Paris du 26 juin 1899.)

— Comp. C. I. art. 14 et § 6 des D. r. —

Contrairement à la manière de voir de l'instance précédente, la cour de cassation a confirmé nouvellement que si l'expéditeur d'une marchandise réclame l'application d'un tarif établi pour le transport par la voie la plus courte, les délais de livraison résultant de l'utilisation de cette voie doivent seuls être pris en considération:

attendu qu'il est constant en fait et reconnu que la compagnie de chemin de fer a régulièrement appliqué, comme le plus réduit, son tarif général commun avec les lignes des autres chemins de fer intéressés, pour le transport des articles de messagerie, marchandises et denrées, et que, faute d'indication par l'expéditeur, elle a fait suivre à l'expédition litigieuse l'itinéraire kilométriquement le plus court;

attendu que, pour déclarer la compagnie responsable du retard allégué et la condamner tant au remboursement de la valeur de l'expédition qu'à des dommages-intérêts, le tribunal s'est fondé sur l'obligation qui lui incomberait, lorsqu'il s'agit du transport de denrées en grande vitesse [1]), de choisir l'itinéraire le plus rapide et non le plus court, surtout comme dans l'espèce où l'écart serait peu considérable entre les longueurs des deux itinéraires;

mais attendu que les tarifs de chemins de fer ne comportent ni atténuation arbitraire ni aggravation, et qu'ils doivent toujours être littéralement et strictement appliqués; attendu que, reproduisant une règle générale, le tarif demandé dispose expressément et sans distinction que les prix sont

[1]) Dans un autre arrêt (Bulletin annoté, p. 127 et suiv.), il est dit qu'«une compagnie de chemins de fer est en faute et peut être condamnée à des dommages-intérêts, bien qu'elle ait fait suivre aux marchandises la voie la plus courte, s'il s'agissait de transports à grande vitesse, si une autre voie n'allongeait le trajet que de trois kilomètres, si de plus la voie directe a nécessité de nombreux et longs transbordements, si enfin elle pouvait utiliser sur deux autres lignes deux trains réglementaires qui chacun auraient rendu la marchandise à destination en temps utile».

Lieferfrist im Falle des Begehrens der Anwendung von Tarifen über die kürzeste Route.

(Entscheidung des franz. Kassationshofes [Civil-Abteilung] vom 26. Juni 1899.)

— Zu vergleichen I. U. Art. 14 u. § 6 der A. B. —

Entgegen der Ansicht der ersten Instanz hat das Kassationsgericht neuerdings bestätigt, dass wenn der Absender eines Guts die Anwendung eines nach der kürzesten Route berechneten Tarifs verlangt hat, die aus der Benützung dieser Route folgenden Lieferfristen ausschliesslich in Betracht kommen:

In Erwägung, dass es thatsächlich richtig und nicht bestritten ist, dass die Eisenbahn ordnungsmässig als den billigsten Tarif ihren allgemeinen Gemeinschaftstarif für die Beförderung von Messagerie, Waren und Lebensmitteln mit den übrigen in Betracht kommenden Linien zur Anwendung gebracht und dass sie, mangels einer andern Anweisung des Absenders, die streitige Sendung auf dem kilometrisch kürzesten Wege spediert hat;

dass um die Eisenbahn wegen Versäumung der Lieferfrist sowohl zur Vergütung des Wertes der Sendung als des entgangenen Gewinns zu verurteilen, das Handelsgericht sich auf die Verpflichtung gestützt hat, welche jener obliegen würde, wenn es sich um einen Transport von Lebensmitteln in Eilfracht gehandelt hätte, für den, besonders im vorliegenden Falle, wo der Abstand zwischen den beiden in Betracht kommenden Routen nicht bedeutend ist, [1]) der schnellste und nicht der kürzeste Weg zu wählen gewesen wäre;

dass aber die Eisenbahntarife weder willkürliche Erleichterungen noch Erschwerungen gestatten und stets wörtlich und genau angewendet werden müssen, und dass, unter Wiederholung einer allgemeinen Regel, der verlangte Tarif ausdrücklich und ohne Unterschied bestimmt, dass Fahrpreise und Fristen

[1]) In einem andern Urteil (Bulletin annoté S. 127 u. ff.) ist ausgesprochen, dass «eine Eisenbahngesellschaft im Fehler ist und zur Entschädigung verurteilt werden kann, auch wenn sie das Gut auf dem kürzesten Wege befördert hat, wenn es sich um Eilgutsendungen handle und eine andere Strecke nicht um mehr als 3 Kilometer länger war, wenn überdiess die direkte Linie zahlreiche und zeitversäumende Umladungen erfordert, und auf zwei anderen Linien zwei reglementarische Züge benützt werden konnten, deren jeder das Gut zu gewollter Zeit an den Ort der Bestimmung gebracht haben würde».

Digitized by Google

établis et les délais calculés par l'itinéraire le plus court. (Bulletin annoté des chemins de fer 1899, p. 99.)

nach der kürzesten Route berechnet werden müssen. (Bulletin annoté des chemins de fer 1899, S. 99.)

Responsabilité pour dommage causé par un chargement défectueux sur une voie de raccordement industrielle.

(Arrêt de la cour d'appel de Bruxelles, du 6 juin 1899.)

— Comp. C. I. art. 31, 3°. —

La clause d'irresponsabilité édictée par l'article 37, n° 7, de la loi du 25 août 1891 et par l'article 31, 3°, de la convention de Berne doit sortir ses effets tant que la preuve de la responsabilité du chemin de fer n'aura pas été rapportée d'une manière bien certaine. Cette preuve doit être administrée par des expertises régulières ou par des constatations administratives faites conformément à l'article 25 de la convention de Berne, plutôt que par les témoignages émanant de parties intéressées, de personnes qui n'ont pas vu le chargement ou d'autres dont l'attention n'a pas été attirée sur les détails essentiels des mesures de sécurité que comportent certains chargements. La circonstance qu'un accord est intervenu entre parties pour donner mission à un expert de rechercher les causes probables du dommage, laisse intact le principe de la responsabilité ou de la non-responsabilité du voiturier.

Haftpflicht für den Schaden aus mangelhafter Beladung auf einem Industriegleis.

(Entscheidung des Appellationsgerichts in Brüssel vom 6. Juni 1899.)

— Zu vergleichen I. U. Art. 31, 3. —

Der durch Art. 37 Nr. 7 des Gesetzes vom 25. August 1891 und durch Art. 31, 3 des Berner Uebereinkommens festgesetzte Ausschluss der Haftpflicht bleibt so lange wirksam, als der Beweis für die Haftpflicht der Eisenbahn nicht in unanfechtbarer Weise erbracht worden ist. Die Lieferung dieses Beweises, welche sich auf ordnungsmässige Expertisen oder auf Feststellungen der Eisenbahn gründet, die gemäss Art. 25 des Berner Uebereinkommens zu stande gekommen sind, ist derjenigen vorzuziehen, welche sich auf das Zeugnis beteiligter Personen oder solcher Personen stützt, welche die Ladung nicht besichtigt haben oder auch solcher, deren Aufmerksamkeit nicht auf die wesentlichen Details der Sicherheitsvorkehrungen gelenkt worden sind, deren gewisse Ladungen bedürfen.

Der Umstand, dass zwischen den Beteiligten eine Vereinbarung getroffen wurde, um einen Experten zu beauftragen, die wahrscheinlichen Ursachen des aus einer Beschädigung erwachsenen Nachteils zu ermitteln, oder die Höhe des Schadens festzustellen, lässt die Frage der Verantwortlichkeit oder der Nichtverantwortlichkeit des Frachtführers unberührt.

Un certain nombre de caisses de glaces expédiées de Jemeppe s. S. à destination de Fürth avaient été chargées par les soins de l'expéditeur, sur son raccordement. Les caisses tombèrent du wagon près de la station d'Ougrée; les débris furent renvoyés à la station expéditrice de Jemeppe s. S. et à la suite d'un compromis il fut procédé en cet endroit à une expertise amiable pour estimer le montant du dommage subi. Une expertise judiciaire fut en outre provoquée par le tribunal de Liège, aux fins de connaître les causes de l'accident, et le chemin de fer ouvrit une instruction, conformément aux prescriptions de l'article 25 de la convention de Berne.

Le tribunal de commerce de Bruxelles, saisi des faits, a rendu, le 18 février 1897, dans la cause, un jugement interlocutoire qui admettait le demandeur à faire la preuve que le chargement avait été effectué dans de bonnes conditions.

Les enquêtes ayant été tenues, est intervenu, le 30 juin 1898, un jugement qui a admis la responsabilité du chemin de fer défendeur, en se basant sur le témoignage du chef de station qui avait

Eine Anzahl Kisten, Spiegel enthaltend, waren von Jemeppe s./S. nach Fürth aufgegeben, und die Verladung war von dem Absender, auf seinem Industriegleis, ausgeführt worden. Unterwegs, nahe bei der Station Ougrée, waren die Kisten von dem Wagen gefallen; die zerbrochenen Kisten wurden nach der Versandstation Jemeppe zurückgeleitet, und es wurde daselbst, nach Übereinkunft zwischen den Beteiligten, eine Expertise zur Abschätzung des entstandenen Schadens vorgenommen. Eine weitere, gerichtliche Expertise, wurde zum Zwecke der Ermittelung der Ursache des Unfalls durch das Tribunal in Lüttich veranlasst, und die Eisenbahn nahm, gemäss der Vorschrift in Art. 25 des Internationalen Uebereinkommens, eine Untersuchung des Falles vor.

Das Handelsgericht in Brüssel, dem die Sache unterbreitet wurde, erliess am 18. Februar 1897 ein Interlokut, durch welches der Kläger zum Beweis zugelassen wurde, dass die Verladung der Kisten mit Sorgfalt ausgeführt worden war.

Nachdem die Beweis-Erhebungen beendet waren, erging am 30. Juni 1898 das Urteil dahin, dass der beklagte Frachtführer für den Schaden verantwortlich sei, weil der Stationsvorstand bezeugt

Digitized by Google

affirmé que le chargement avait été effectué dans de parfaites conditions et que l'avarie avait comme cause un choc ou un déraillement.

Appel fut interjeté de ce jugement, et la cour d'appel de Bruxelles le réforma par arrêt du 6 juin 1899, attendu:

que c'est à tort que le premier juge a considéré comme sans valeur le procès-verbal assermenté que l'inspecteur Bertrand a dressé en exécution de l'article 25 de la convention de Berne;

que les constatations relevées dans ce procès-verbal ont d'ailleurs été confirmées par celles faites par l'ingénieur de Groulard; que si la légalité de l'expertise à laquelle il a été procédé en vertu d'une ordonnance du président du tribunal de commerce de Liège peut être discutée, les renseignements et constatations faites par cet ingénieur ont été régulièrement affirmées dans l'enquête; qu'il résulte de la déposition de ce témoin, bien à même d'apprécier les conditions d'un chargement, que celui-ci était fait d'une façon inégale, en ce sens que la charge n'avait pas été uniformément répartie sur le fond du wagon et que les caisses n'avaient pas été suffisamment reliées entre elles; que par le mouvement de lacet du train en marche, celles-ci se sont séparées les unes des autres, les étançons n'étant pas suffisants, en raison de leur faible inclinaison, pour pouvoir les maintenir dans leurs positions respectives, que les cales restant sur le plancher du wagon indiquant la position et la dimension des caisses lui ont permis de faire ces vérfications;

attendu que plusieurs témoins de l'enquête directe n'ont pas vu les caisses de glaces chargées sur le wagon; qu'ils se bornent à déclarer, que si le chargement a été opéré conformément au plan qui leur est exhibé, il n'y aurait qu'un choc violent et anormal qui ait pu produire l'accident; qu'il y a lieu de remarquer que le plan qui a déterminé les dépositions de ces témoins, dressé par le défendeur, l'a été sans contrôle ni contradiction et représente le chargement des caisses dans des conditions qui ne sont pas celles constatées par l'inspecteur Bertrand et par de Groulard; qu'il n'y a pas lieu d'avoir égard davantage à la déposition du chef de station

hatte, dass die Ladung in gutem Zustande der Eisenbahn übergeben worden sei und die Ursache der Beschädigung nur in einem Zusammenstoss oder einer Entgleisung gefunden werden könne.

Gegen dieses Urteil wurde Berufung eingelegt und das Appellationsgericht in Brüssel hob dasselbe, mit Entscheidung vom 6. Juni 1899 aus folgenden Erwägungen auf:

dass der erste Richter zu Unrecht das beschworene Protokoll als wertlos betrachtet, welches der Inspektor Bertrand in Ausführung des Art. 25 des Berner Uebereinkommens aufgenommen hat;

dass die in diesem Protokoll hervorgehobenen Konstatierungen bestätigt wurden durch diejenigen des Ingenieurs de Groulard; dass, wenn auch die Gesetzmässigkeit der auf Anordnung des Präsidenten des Handelsgerichts in Lüttich gemachten Expertise in Frage gestellt werden kann, die Auslassungen und Feststellungen dieses Ingenieurs durch die Untersuchung als richtig bestätigt worden sind; dass aus der Erklärung dieses Zeugen, der wohl in der Lage ist, den Zustand einer Ladung zu beurteilen, hervorgeht, dass diese ungleich ausgeführt war, in dem Sinne, dass die Ladung nicht gleichmässig auf dem Wagenboden verteilt war, und dass die Kisten nicht hinreichend unter sich befestigt waren; dass durch die schlingernde Bewegung während des Laufes des Zuges die Kisten auseinander gerückt sind, weil die Stützen, die nicht hinreichend geneigt aufgestellt waren, sie nicht in ihrer ursprünglichen Lage festhalten konnten; dass die auf dem Boden des Wagens verbliebenen, die Lage und die Dimensionen der Kisten anzeigenden Unterschläge ihm diese Feststellungen ermöglicht haben;

dass mehrere in der Untersuchung vernommene Zeugen die Spiegelkisten auf dem Wagen nicht gesehen haben, dass sie sich darauf beshränken, auszusagen, dass wenn die Ladung nach dem ihnen vorgezeigten Lageplan ausgeführt worden sei, nur ein heftiger und ungewöhnlicher Stoss den Unfall herbeigeführt haben könne; dass in Betracht zu ziehen ist, dass der von dem Berufungsbeklagten gefertigte Lageplan, auf Grund dessen die Erklärungen dieser Zeugen abgegeben wurden, ohne Nachprüfung und nicht im kontradiktorischen Verfahren aufgestellt wurde und die Ladung Kisten in einem Zustande darstellt, der nicht der von den Inge-

Digitized by Google

qui n'a vu le wagon qu'entièrement chargé sur le raccordement du défendeur et dont l'attention n'a naturellement pas pu être attirée sur les détails essentiels des mesures de sécurité qu'un chargement de ce genre comporte;

attendu que, sans devoir attribuer au chargement défectueux des caisses comme les considérations qui précèdent et l'ensemble des enquêtes semblent bien cependant le démontrer, la cause de l'accident, il est certain que le défendeur n'a pas fourni, conformément aux principes de la loi du 25 août 1891 et de la convention de Berne, la preuve de la responsabilité des chemins de fer transporteurs. (Communication directe.)

nieuren Bertrand und de Groulard konstatierte ist: dass auch dem Zeugnis des Stationsvorstandes keine grössere Beachtung zu schenken ist, der den Wagen erst nach vollständiger Beladung auf dem Industriegleis des Beklagten gesehen hat und dessen Aufmerksamkeit natürlich nicht auf die einzelnen Sicherheitsvorkehrungen gerichtet sein konnte, die für eine derartige Ladung erforderlich sind:

dass, ohne die Ursache des Unfalls auf die mangelhafte Verladung der Kisten zurückzuführen, was die vorstehenden Erwägungen und das Gesamtresultat der Erhebungen annehmen lassen, doch feststeht, dass der beklagte Absender nicht, gemäss dem Gesetze vom 25. August 1891 und der Konvention von Bern, den Beweis der Haftbarkeit der befördernden Eisenbahn erbracht hat. (Direkte Mitteilung.)

Nouvelles diverses.

Les chemins de fer du monde.

Nous trouvons dans l'« Archiv für Eisenbahnwesen » pour 1899, page 514, l'exposé ci-après, concernant l'année **1897**, de la situation des chemins de fer du monde et de leur développement depuis l'année 1893, ainsi que du rapport de la longueur des chemins de fer avec la superficie et le chiffre de la population de chaque pays.

Il ressort des indications contenues dans cet ouvrage que la longueur totale des chemins de fer dans les cinq continents s'élevait, à la fin de 1897, à 732 255 km, soit une augmentation de 60 362 km ou 8,9 % sur le chiffre constaté à la fin de l'année 1893, époque à laquelle 671 893 km se trouvaient en exploitation. Comparée aux années précédentes, l'augmentation a été, en 1893, de 2,6, en 1894 de 2,3, en 1895 de 1,9, en 1896 de 2,2, et en 1897 de 2,2 pour cent; elle a donc été assez régulière durant toute cette période.

L'augmentation n'a pas été uniformément égale dans chaque continent, ainsi que le démontrent les tableaux placés à la fin de cette étude qui remontant à l'année 1879 rendent facile la comparaison entre les diverses périodes quinquennales.

Verschiedene Mitteilungen.

Die Eisenbahnen der Erde.

Dem « Archiv für Eisenbahnwesen » 1899 S. 514 entnehmen wir auch für das Jahr **1897** die nachfolgende Zusammenstellung des Standes der Eisenbahnen der Erde, und der Entwickelung dieser seit dem Jahre 1893, sowie die Darstellung des Verhältnisses der Eisenbahnlänge zum Flächeninhalt und zur Bevölkerungszahl der einzelnen Länder.

Die Gesamtlänge der Bahnlinien in den fünf Erdteilen beträgt hiernach auf Ende 1897 732 255 Kilometer, 60 362 Kilometer oder 8,9 % mehr als am Ende des Jahres 1893, zu welchem Zeitpunkt 671 893 Kilometer vorhanden und im Betrieb waren. Gegenüber den entsprechenden Vorjahren betrug der Zuwachs in 1893 2,6, in 1894 2,3, in 1895 1,9 in 1896 2,2 und in 1897 2,2 Prozent; er hat sich also während der ganzen Periode auf einer ziemlich gleichmässigen Höhe erhalten.

Nicht in gleicher Weise hat die Bewegung sich in den einzelnen Erdteilen gestaltet, worüber die am Schlusse angefügten Tabellen Aufschluss geben, die bis zum Jahr 1879 zurückgehen und in welchen je fünfjährige Zeitabschnitte unter sich verglichen sind.

Digitized by Google

Tandis qu'on constate une diminution très notable dans les constructions en Amérique et en Océanie, diminution qui s'est fortement accentuée pendant la dernière période décennale, l'activité est restée à peu près égale en Asie et en Afrique; et même en Europe, où on aurait plutôt pu s'attendre à un ralentissement, elle n'a pas décliné d'une manière considérable. Dans les différents états d'Europe, il est vrai, les conditions varient considérablement. En France, l'augmentation, pendant la période 1893 à 1897, n'est plus que de 5 % (contre 17,9 % de 1879 à 1883), en Angleterre de 3,6 % (contre 4,9 %), tandis qu'en Allemagne les nouvelles constructions représentent encore 7,3 % (contre 8,2 %) et qu'en Autriche et Hongrie elles sont même, entre 1893 et 1897, supérieures à la période 1879/1883 (15,5 % contre 12,3 %).

En ce qui concerne les frais de construction, l'« Archiv » fait observer qu'on ne saurait fournir des données complètes ni absolument exactes à ce sujet. Pour l'Amérique, par exemple, cela ne serait pas possible, parce que le capital en actions et en obligations des nombreuses compagnies de chemins de fer en faillite, lorsqu'elles passèrent en d'autres mains, a été simplement réduit d'un grand nombre de millions, de sorte que le total des frais d'établissement pour 1897 est de près de deux milliards de francs inférieur à celui indiqué en 1895. On peut, toutefois, arriver à une estimation à peu près exacte, si l'on tient compte, à défaut d'indications directes qui manquent, des chiffres qui se déduisent des données connues. En Europe, la moyenne des frais par kilomètre serait d'environ 359 964 francs et les frais pour l'ensemble des lignes construites à la fin de l'année 1897, soit 263 145 km, s'élèveraient à 94 722 660 994 fr.; pour les autres continents, la moyenne serait de 183 799 fr. par kilomètre, et les frais d'établissement pour 469 110 kilomètres construits se monteraient à 86 213 081 612 fr.: l'ensemble des dépenses faites pour toutes les lignes livrées à l'exploitation à la fin de l'année 1897 est donc de 181 milliards en chiffres ronds.

Les relevés statistiques contenus dans les tableaux ci-après sont établis de la même façon que les dernières données analogues. (B. 1898 p. 410.)

Während in Amerika und Australien schon lange eine sehr merkliche Verringerung der Bauthätigkeit eingetreten ist, die sich namentlich im letzten Jahrzehnt ganz besonders accentuiert hat, ist diese in Asien und Afrika annähernd auf gleicher Höhe geblieben, und auch in Europa, wo man doch wohl am ehesten von einer Sättigung des Bedürfnisses sprechen könnte, nicht erheblich zurückgegangen. In den einzelnen Staaten Europas freilich sind die Verhältnisse sehr verschieden; in Frankreich hat 1893 bis 1897 eine Vermehrung um nur noch 5 % (gegen 17,9 % in 1879/1883), in England um 3,6 % (gegenber 4,9 %) stattgefunden, während die Neuanlagen in Deutschland noch immer 7,3 % (gegen 8,2 %) betragen und in Oesterreich und Ungarn während der Jahre 1893 bis 1897 sogar mehr (15,4 %) gebaut wurde, als im Zeitraum 1879/1883 (12,3 %).

Mit Bezug auf die Anlagekosten ist im « Archiv » ausgeführt, dass eine vollständige und unbedingt richtige Feststellung nicht möglich sei; das letztere z. B. für Amerika schon deshalb nicht, weil bei den vielen Bahnen, die in Konkurs verfallen waren, beim Übergang in andere Hände viele Millionen des Aktien- und Obligationenkapitals einfach abgeschrieben wurden, so dass die Summe der bezüglichen Anlagekosten für 1897 um fast zwei Milliarden Franken niedriger stehe als im Jahr 1895. Indessen dürfte man doch der Wahrheit nahe kommen, wenn man die mangelnden Angaben durch die aus den bekannten Summen zu ziehenden verhältnismässigen Beträge ersetze. Darnach stellen sich in Europa die Durchschnittskosten für 1 km Bahnlänge auf rund 359 964 Franken und die gesamten Bauausgaben für 263 145 km am Ende des Jahres 1897 auf 94 722 660 994 Fr.; für die Eisenbahnen der übrigen Erdteile auf 183 799 Fr. für 1 km Bahnlänge und für 469 110 km auf 86 213 081 612 Fr. Für die sämtlichen der am Ende des Jahres 1897 im Betrieb gewesenen Eisenbahnen waren demnach rund 181 Milliarden Franken verwendet.

Die nachstehenden tabellarischen Zusammenstellungen schliessen sich der Form nach an die letzte ähnliche Publikation (Z. 1898 S. 410) an.

Digitized by Google

Etats	1897 Long. des chemins de fer exploités *Länge d. i. Betrieb stehend. Eisenbahnen* km	1898—1897 Augmentation *Zuwachs* km	1898—1897 Augmentation *Zuwachs* %	1897 Superficie des pays *Flächeninhalt der Länder* km²	1897 Population des pays *Bevölkerung der Länder* habitants *Einwohner*	1897 Par 100 km² *Auf je 100 km²*
Amérique:	**380 384**	**19 542**	**5,4**	—	—	—
Etats-Unis d'Amérique	296 745	10 562	3,6	7 752 800	70 302 000	3,8
Amérique du Nord angl. (Canada)	26 866	2 216	8,1	8 768 000	5 186 000	0,3
République Argentine	15 172	1 722	12,8	2 885 600	4 531 000	0,5
Etats-Unis du Brésil	13 941	1 941	16,1	8 361 400	16 969 000	0,1
Mexique	11 890	833	7,5	1 987 300	12 620 000	0,5
Chili	4 286	1 186	38,2	776 000	3 200 000	0,5
Uruguay	1 800	—	—	178 700	827 000	1,0
Cuba	1 778	47	2,8	118 800	1 632 000	1,6
Pérou	1 667	—	—	1 137 000	2 980 000	0,1
Vénézuéla	1 020	70	7,7	1 043 900	2 445 000	0,1
Bolivie	1 000	45	4,7	1 334 200	2 443 000	—
Amérique Centrale	1 038	38	3,8	428 400	2 379 000	0,2
Jamaïque, Barbades, etc.	937	227	32,4	—	—	—
Terre-Neuve	911	436	87,2	110 800	208 000	0,8
Etats-Unis de Colombie	557	137	34,1	1 330 800	4 500 000	—
Equateur	300	—	—	299 600	1 204 000	—
Paraguay	253	—	—	253 100	502 000	0,1
République Dominicaine	188	53	46,0	48 600	504 000	0,3
Guyane anglaise	35	—	—	229 600	278 000	—
Europe:	**263 145**	**24 667**	**10,3**	**9 820 600**	**381 755 000**	**2,7**
Allemagne	48 116	3 274	7,3	540 700	52 280 000	8,9
France	41 342	1 985	5,0	536 400	38 269 000	7,8
Russie	40 262	6 784	20,2	5 390 000	106 234 000	0,7
Grande-Bretagne et Irlande	34 445	1 226	3,6	316 800	40 390 000	10,9
Autriche et Hongrie	33 668	4 508	15,4	676 600	44 906 000	5,0
Italie	15 643	1 459	10,1	286 600	31 479 000	5,5
Espagne	12 916	1 481	13,0	514 000	18 280 000	2,5
Suède	10 169	1 387	15,7	450 600	5 010 000	2,3
Belgique	5 904	431	7,8	29 500	6 587 000	20,0
Suisse	3 646	231	6,9	41 400	3 030 000	8,8
Pays-Bas et Luxembourg	3 129	33	1,0	35 600	5 222 000	8,8
Roumanie	2 880	372	14,8	160 000	6 000 000	1,7
Turquie d'Europe, Bulgarie et Roumélie	2 554	736	40,8	275 200	9 468 000	0,9
Portugal	2 358	18	0,7	92 100	5 102 000	2,5
Danemark	2 543	348	15,8	38 300	2 300 000	6,5

Digitized by Google

1897 Par 10 000 habitants / *Auf je 10 000 Einwohner*	Capital d'établissement / *Anlagekapital*				Staaten
	Année / *Jahr*	Nombre de km construits / *Baulänge km*	Dépense totale / *Gesamtausgabe Frs.*	Par km / *Für den km Frs.*	
—	—	—	—	—	**Amerika:**
42,2	1897	294 088	55 833 750 000	189 854	Vereinigte Staaten v. Amerika.
51,8	1897	26 367	4 837 500 000	180 125	Britisch Nordamerika (Canada).
33,5	1895	14 312	2 358 750 000	163 967	Argentinische Republik.
8,2	1896	3 190	1 826 250 000	572 609	Vereinigte Staaten von Brasilien.
9,4	—	—	—	—	Mexiko.
13,4	1897	1 732	222 500 000	128 696	Chile.
21,6	—	—	—	—	Uruguay.
10,9	—	—	—	—	Kuba.
5,5	—	—	—	—	Peru.
4,1	—	—	—	—	Venezuela.
4,1	—	—	—	—	Bolivia.
4,3	—	—	—	—	Central-Amerika.
—	—	—	—	—	Jamaika, Barbados u. s. w.
43,3	—	—	—	—	Neu-Fundland.
1,2	—	—	—	—	Vereinigte Staaten von Columbien.
0,8	—	—	—	—	Ecuador.
5,0	—	—	—	—	Paraguay.
3,7	—	—	—	—	Dominikanische Republik.
1,3	—	—	—	—	Britisch Guyana.
6,9	—	—	—	—	**Europa:**
9,2	1896/1897	46 171	14 503 750 000	314 966	Deutschland.
10,8	1896	41 178	16 141 250 000	391 971	Frankreich.
3,8	1896/1897	40 219	9 210 000 000	228 997	Russland.
8,5	1896	34 235	25 737 500 000	751 771	Grossbritannien und Irland.
7,4	1896	30 584	8 340 000 000	272 686	Österreich und Ungarn.
5,0	1894	514	150 000 000	286 508	Italien.
7,1	1889	9 774	2 841 250 000	290 630	Spanien.
20,5	1895/1896	9 898	911 250 000	91 054	Schweden.
9,1	1896	3 943	1 607 500 000	407 684	Belgien.
12,0	1896	3 651	1 193 750 000	327 135	Schweiz.
6,1	1896	1 253	773 750 000	617 777	Niederlande und Luxemburg.
4,7	1895	2 741	626 250 900	228 675	Rumänien.
2,7	—	—	—	—	Europäische Türkei, Bulgarien und Rumelien.
4,6	—	—	—	—	Portugal.
11,1	1893	2 070	277 500 000	134 000	Dänemark.

Digitized by Google

Etats	1897 Long. des chemins de fer exploités *Länge d. i. Betrieb stehend. Eisenbahnen* km	1893—1897 Augmentation *Zuwachs* km	%	1897 Superficie des pays *Flächeninhalt der Länder* km²	1897 Population des pays *Bevölkerung der Länder* habitants *Einwohner*	1897 Par 100 km² *Auf je 100 km²*
Norvège	1 938	327	20,4	322 300	2 112 000	0,6
Grèce	952	37	4,0	65 100	2 447 000	1,4
Serbie	570	30	5,5	48 300	2 314 000	1,2
Malte, Jersey, Man	110	—	—	1 100	325 000	10,0
Asie:	**49 764**	**10 769**	**27,6**	—	—	
Indes anglaises	33 820	4 214	14,2	5 131 300	291 381 000	0,6
Japon	4 032	785	24,5	417 000	44 750 000	0,9
Sibérie	3 801	3 693	—	12 518 500	5 773 000	—
Asie Mineure et Syrie	2 509	842	49,5	1 778 200	15 478 000	0,1
Indes néerlandaises (Java, Sumatra)	2 082	219	11,5	599 000	27 172 000	0,3
Russie transcaspienne	1 513	80	5,7	554 900	700 000	0,2
Ceylan	478	170	56,6	63 900	3 336 000	0,7
Chine	482	282	141,0	11 081 000	357 250 000	—
Cochinchine, Pondichéry, Malacca, Tonkin	383	122	46,9	—	—	—
Malaisie (Bornéo, Célèbes, etc.)	259	119	85,0	86 200	719 000	0,3
Siam	269	243	—	633 000	9 000 000	
Indes portugaises	82	—	—	3 700	514 000	2,2
Perse	54	—		1 645 000	9 000 000	—
Océanie:	**23 014**	**1 815**	**8,5**	**7 984 900**	**4 432 000**	**0,3**
Victoria	5 035	248	5,1	229 000	1 175 000	2,2
Nouvelle-Galles du Sud	4 383	286	6,9	799 000	1 298 000	0,5
Queensland	3 934	106	2,7	1 731 400	472 000	0,2
Nouvelle-Zélande	3 528	147	4,3	271 000	714 000	1,3
Australie du Sud	3 038	105	3,6	2 341 600	360 000	0,1
Australie occidentale	2 190	859	66,0	2 527 300	138 000	—
Tasmanie	764	12	1,5	67 900	166 000	0,1
Hawaï	142	52	57,7	17 700	109 000	0,8
Afrique:	**15 948**	**3 569**	**28,7**	—	—	
Algérie et Tunisie	4 355	1 162	33,1	897 400	6 375 000	0,4
Colonie du Cap	3 634	—	—	756 800	1 765 000	0,4
Egypte	2 824	1 085	63,8	994 300	9 750 000	0,2
Maurice, la Réunion, Sénégal, Angola, Mozambique, Congo, Soudan	1 914	714	59,9	—	—	—
République Sud-Africaine	1 142	465	66,4	308 600	867 900	0,3
Etat libre d'Orange	1 340	340	34,0	131 100	208 000	1,0
Natal	739	96	16,0	70 900	778 000	1,0

Digitized by Google

1897 Par 10 000 habitants / Auf je 10 000 Einwohner	Capital d'établissement / Anlagekapital: Année / Jahr	Nombre de km construits / Baulänge km	Dépense totale / Gesamtausgabe Frs.	Par km / Für den km Frs.	Staaten
9,2	1896/1897	1 803	198 750 000	110 471	Norwegen.
3,8	—	—	—	—	Griechenland.
2,5	1895	540	111 250 000	206 412	Serbien.
3,4	—	—	—	—	Malta, Jersey, Man.
—	—	—	—	—	**Asien:**
1,1	1896	32 458	4 391 250 000	135 307	Britisch Indien.
0,9	1895	3 686	327 500 000	88 891	Japan.
6,5	—	—	—	—	Sibirien.
1,6	—	—	—	—	Kleinasien mit Syrien.
0,7	1893	977	155 000 000	169 647	Niederländ. Indien (Java, Sumatra).
21,6	—	—	—	—	Russisches transkaspisches Gebiet.
1,4	—	—	—	—	Ceylon.
—	—	—	—	—	China.
—	—	—	—	—	Cochinchina, Pondichéry, Malakka, Tonkin.
3,6	—	—	—		Malayische Staaten (Borneo, Celebes u. s. w.).
—	—				Siam.
1,6	—	—	—	—	Portugiesisch Indien.
—	—	—	—	—	Persien.
51,9	—	—	—	—	**Australien:**
43,0	1897	5 035	977 500 000	194 120	Viktoria.
33,9	1897	4 247	952 500 000	224 367	Neu-Süd-Wales.
83,7	1897	3 934	441 250 000	112 011	Queensland.
49,8	1897	3 247	397 500 000	122 490	Neuseeland.
84,3	1897	2 774	321 250 000	113 625	Süd-Australien.
—	1897	1 561	95 000 000	61 004	West-Australien.
47,9	1896	675	90 000 000	133 130	Tasmanien.
12,9	—	—	—	—	Hawaï.
—	—	—	—	—	**Afrika:**
6,9	1896	3 367	665 000 000	197 527	Algier und Tunis.
20,7	1897	3 059	492 500 000	161 082	Kapkolonie.
2,9	—	—	—	—	Egypten.
—	—	—	—	—	Mauritius, Réunion, Senegal, Angola, Mozambique, Congo, Sudan.
13,1	—	—	—	—	Südafrikanische Republik.
63,8	—	—	—	—	Oranje-Freistaat.
9,4	—	—	—	—	Natal.

Digitized by Google

Voici le tableau que présente l'accroissement des voies ferrées depuis 1879 pour les cinq parties du monde et pour leurs réseaux les plus importants:

Die Übersicht des Zuwachses an Eisenbahnlänge seit 1879 in den fünf Erdteilen und den bedeutendsten Eisenbahnnetzen derselben zeigt folgendes Bild:

A. Continents. — *Erdteile.*

Période *Zeitabschnitt*	Amérique *Amerika*		Europe *Europa*		Asie *Asien*		Australie *Australien*		Afrique *Afrika*		Total *Im ganzen*	
	km	%	km	%	km	%	km	%	km	%	km	%
1879—1883 . .	65 334	41,1	18 233	11,1	3 826	25,8	3 609	52,1	1 166	25,9	92 168	26,3
1880—1884 . .	69 185	40,6	21 071	12,5	4 592	28,8	4 254	54,5	1 986	43,4	101 088	27,5
1881—1885 . .	59 698	31,3	22 325	12,9	5 086	29,7	4 488	53,1	2 275	49,2	93 872	23,8
1882—1886 . .	53 040	24,9	23 234	13,1	6 211	34,2	4 627	48,6	2 090	40,4	89 202	21,1
1883—1887 . .	64 917	28,8	24 796	13,6	7 893	41,5	4 937	47,7	2 079	36,9	104 622	23,6
1884—1888 . .	64 547	27,0	24 419	12,9	7 332	34,8	4 656	38,4	1 945	30,6	102 899	21,9
1885—1889 . .	68 679	27,6	24 604	12,6	8 739	39,2	4 975	38,3	1 603	22,8	108 600	22,3
1886—1890 . .	63 418	23,7	22 423	11,1	9 315	38,2	4 505	31,3	1 746	22,9	101 407	19,6
1887—1891 . .	50 044	17,2	19 730	9,5	8 449	31,4	4 200	27,0	2 494	31,2	84 917	15,4
1888—1892 . .	47 062	15,4	18 104	8,5	8 558	29,7	3 318	19,4	3 093	36,3	80 135	14,0
1889—1893 . .	42 678	13,4	18 801	8,6	7 081	22,3	3 008	16,7	3 518	39,7	75 086	12,6
1890—1894 . .	34 399	10,4	21 859	9,8	8 798	26,5	3 255	17,2	3 312	33,8	71 623	11,6
1891—1895 . .	27 356	7,9	22 104	9,2	7 838	22,1	2 520	12,7	2 647	25,2	62 465	9,8
1892—1896 . .	21 528	6,9	25 233	10,8	8 612	23,0	1 970	9,6	3 127	26,9	60 470	9,2
1893—1897 . .	19 542	5,4	24 667	10,3	10 769	27,6	1 815	8,5	3 569	28,7	60 362	8,9

B. Etats. — *Staaten.*

Période *Zeitabschnitt*	Allemagne *Deutschland*		Autriche et Hongrie *Oesterreich und Ungarn*		France *Frankreich*		Grande-Bretagne et Irlande *Grossbritannien und Irland*		Etats-Unis de l'Amérique du Nord *Vereinigte Staaten von Nordamerika*		Amérique du Nord anglaise *Britisch Nordamerika*		Indes anglaises *Britisch Indien*	
	km	%	km	%	km	%	km	%	km	%	km	%	km	%
1879—1883 . .	2 716	8,2	2 263	12,3	4 505	17,9	1 399	4,9	56 327	41,7	2 160	19,4	2 786	20,1
1880—1884 . .	3 309	9,9	3 374	18,3	5 025	19,2	1 498	5,2	55 900	38,3	3 860	34,6	3 300	22,3
1881—1885 . .	3 278	9,6	3 724	19,7	4 873	17,6	1 581	5,4	44 390	27,2	5 500	45,8	3 508	22,2
1882—1886 . .	3 314	9,5	3 694	18,8	4 465	15,5	1 574	5,3	40 684	22,4	4 700	35,9	4 528	27,9
1883—1887 . .	3 792	10,6	3 834	18,6	4 520	15,2	1 445	4,8	49 854	26,1	5 843	41,6	6 015	36,1
1884—1888 . .	4 047	11,0	3 658	16,6	4 048	13,0	1 526	5,0	49 557	24,6	4 902	31,5	4 809	25,9
1885—1889 . .	4 221	11,2	3 888	17,2	3 857	11,9	1 245	4,0	52 179	25,1	5 109	31,3	6 180	32,0
1886—1890 . .	4 345	11,3	3 723	15,9	3 550	10,6	1 192	3,8	46 399	20,9	3 993	21,5	6 272	30,3
1887—1891 . .	3 639	9,1	3 361	13,6	3 719	10,9	986	3,1	33 287	13,8	3 086	15,6	5 143	22,7
1888—1892 . .	3 351	8,2	2 590	10,0	3 387	9,6	825	2,2	29 936	11,9	3 483	17,0	5 324	22,9
1889—1893 . .	3 049	7,3	2 573	9,7	2 987	8,2	1 131	3,5	26 496	10,2	2 733	12,8	3 912	15,3
1890—1894 . .	2 593	6,0	3 023	11,2	3 307	9,0	1 344	4,2	20 051	7,5	4 042	19,0	3 921	14,9
1891—1895 . .	2 989	6,8	1 980	7,0	2 476	6,5	1 161	3,5	17 880	6,5	2 831	12,5	3 513	12,6
1892—1896 . .	3 171	7,1	3 935	13,9	2 750	7,1	1 518	4,6	12 860	4,5	2 711	11,3	2 738	9,6
1893—1897 . .	3 274	7,3	4 508	15,4	1 985	5,0	1 226	3,6	10 562	3,6	2 216	8,1	4 214	14,2

Digitized by Google

Autriche et Hongrie. Prescriptions communes concernant les chemins de fer.

Le numéro du 30 septembre 1899 de la feuille officielle du ministère i. r. des chemins de fer publie l'arrêté suivant pris en date du 26 septembre 1899 par ce ministère, ensuite d'entente avec le gouvernement royal hongrois, et portant règlement des relations entre chemins de fer d'Autriche et de Hongrie:

§ 1.

Pour les chemins de fer principaux des deux parties de la monarchie, le règlement d'exploitation, les parties essentielles des dispositions concernant le trafic sur les chemins de fer principaux, les prescriptions relatives aux signaux, comme aussi celles qui ont trait à la publication des tarifs et des réductions de taxe dans le trafic des voyageurs et des marchandises, et enfin les mesures édictées pour le transport des objets explosibles, devront être observés tels quels, aussi longtemps qu'il n'y aura pas été apporté de modification ensuite d'entente avec le gouvernement royal hongrois.

Cette uniformité de prescriptions ne devra pas subsister seulement en ce qui concerne le trafic interne des deux parties de l'état, mais aussi pour le trafic réciproque entre celles-ci.

La modification, d'un commun accord, des dispositions du règlement d'exploitation est réservée, pour le cas surtout où seraient prises des mesures législatives touchant aux principes du droit de transport.

Les administrations seront tenues de maintenir et de développer le plus possible l'uniformité qui existe actuellement dans les conditions d'application des tarifs et dans la classification des marchandises contenues particulièrement dans la première partie du tarif commun pour le transport des marchandises.

La convention relative aux chemins de fer, conclue provisoirement entre les deux gouvernements et datée de Vienne le 29 juillet (et d'Ofen, le 21 août) 1868, sera revisée d'un commun accord afin de tenir compte des changements survenus depuis dans la situation.

Oesterreich und Ungarn. Gemeinschaftliche Bestimmungen in Bezug auf das Eisenbahnwesen.

Im Amtsblatt des k. k. Eisenbahnministeriums vom 30. September 1899 ist die nachstehende, nach vorausgegangener Vereinbarung mit der k. ungarischen Regierung erlassene Verordnung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 26. Sept. 1899, betreffend die Eisenbahnverhältnisse zwischen Oesterreich und Ungarn, publiziert:

§ 1.

Hinsichtlich der Hauptbahnen in beiden Staatsgebieten sollen ausser dem Eisenbahnbetriebs-Reglement insbesondere auch die Grundzüge der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen, die Vorschriften über das Signalwesen, über die Veröffentlichung der Tarife und Tarifnachlässe im Personen- und Güterverkehre, dann über den Transport explosiver Gegenstände unverändert beobachtet werden, insolange sie nicht im Einvernehmen mit der königlich ungarischen Regierung abgeändert sein werden.

Diese Übereinstimmung der Vorschriften hat nicht nur hinsichtlich des Verkehres innerhalb der beiden Staatsgebiete, sondern auch für den Wechselverkehr zwischen denselben zu gelten.

Eine einvernehmliche Abänderung hinsichtlich des Eisenbahnbetriebs-Reglements wird namentlich für den Fall solcher legislatorischer Massnahmen, welche die Grundsätze des Transportrechtes berühren, vorbehalten.

Auch ist darauf hinzuwirken, dass die bestehende, insbesondere durch den gemeinsamen Tarif, Teil I, für den Güterverkehr zum Ausdrucke gelangte Übereinstimmung der Tarifbestimmungen und der Güterklassifikation von den Bahnverwaltungen thunlichst aufrechterhalten und weiter entwickelt werde.

Das zwischen den beiden Regierungen abgeschlossene provisorische Übereinkommen in betreff der Eisenbahnen ddto. Wien, 29. Juli (Ofen, 21. August) 1868, soll den seither geänderten Verhältnissen entsprechend einer einvernehmlichen Revision unterzogen werden.

Digitized by Google

§ 2.

Les chemins de fer d'état des deux pays devront toujours consentir à l'établissement de tarifs directs pour le transport des marchandises de l'autre état transitant sur leurs lignes à destination de l'étranger.

Pendant la période susmentionnée, et en ce qui concerne les objets et relations auxquels il est accordé actuellement, pour les parcours en cause, des parts de taxe réduites par rapport aux taxes du tarif normal, ces parts réduites devront former les parts maxima à inscrire dans les tarifs directs dont il s'agit.

Les parts de taxe réduites, respectivement les objets et relations qu'elles concernent, seront fixées d'un commun accord entre les administrations des chemins de fer de l'état des deux pays, sous réserve de ratification par les ministres compétents.

Les réductions de faveur sur les prix de transport demeurent interdites.

Au reste, les dispositions du procès-verbal final relatif à l'article 15 du traité commercial et de douane conclu le 6 décembre 1891 entre l'Autriche-Hongrie et l'empire Allemand seront applicables également au trafic par chemins de fer entre les deux parties de la monarchie.

Les réductions de taxe et remises accordées pour le transit des marchandises de provenance étrangère sur les lignes de l'état d'un des deux pays ne pourront être refusées pendant la période indiquée aux produits de même nature de l'autre pays pour le parcours emprunté jusqu'à la même station-frontière, et la base de taxe calculée pour les provenances étrangères au prorata des distances parcourues sur la ligne de l'état devra être concédée pour les tarifs directs à établir par l'autre pays.

Les dispositions qui précèdent ne sont pas applicables aux mesures de tarif qui pourraient être prises par les chemins de fer de l'état autrichien à l'égard de celles des lignes situées entre les stations-frontière de Nowosielitza en Bucovine et de Moldau en Bohême (ces stations y comprises) dans le but d'assurer aux voies ferrées autrichiennes le bénéfice du transit des marchandises russes destinées à l'Allemagne du Nord.

§ 2.

Die beiderseitigen Staatsbahnen sind verpflichtet, für den über die Linien ihres Netzes nach dem Auslande transitierenden Güterverkehr des anderen Staates in jedem Falle der Aufstellung direkter Tarife zuzustimmen.

Für solche direkte Tarife sollen während der im Eingange bezeichneten Zeitdauer hinsichtlich jener Artikel und Relationen, für welche derzeit ermässigte Anteile gegenüber dem normalen Tarife auf der betreffenden Strecke zur Tarifbildung gewährt werden, diese Anteile die Maximalanteile bilden.

Die ermässigten Anteile, beziehungsweise die betreffenden Artikel und Relationen sind im Einvernehmen zwischen den beiderseitigen Staatsbahnverwaltungen — vorbehaltlich der Genehmigung durch die Ressortministerien — festzustellen.

Geheime Tarifsätze bleiben auch weiterhin ausgeschlossen.

Im übrigen finden die im Schlussprotokolle zum Artikel 15 des Handels- und Zollvertrages vom 6. Dezember 1891 zwischen Oesterreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche enthaltenen Bestimmungen auch für den Eisenbahnverkehr beider Staatsgebiete volle Anwendung.

Die für den Transit der Provenienzen des Auslandes auf den Staatsbahnlinien des einen Staatsgebietes der Monarchie gewährten Tarifermässigungen und Nachlässe dürfen während der vorhin bezeichneten Zeitdauer den gleichen Erzeugnissen des anderen Staatsgebietes auf der nach derselben Grenzstation zur Benützung gelangenden Staatsbahnstrecke nicht vorenthalten werden und ist der für die ausländische Provenienz nach der ganzen Länge der befahrenen Staatsbahnstrecke durchschnittlich ermittelte Einheitssatz dem Durchzugsverkehre des anderen Staatsgebietes zur Verfügung zu stellen.

Vorstehende Bestimmungen finden keine Anwendung auf solche Tarifmassnahmen der österreichischen Staatsbahnen, welche hinsichtlich der zwischen den Grenzstationen Nowosielitza in der Bukowina und Moldau in Böhmen (diese Stationen inbegriffen) gelegenen Staatsbahnlinien getroffen werden, um Transporte russischer Provenienz im Transit nach Norddeutschland für die österreichischen Bahnwege zu gewinnen.

Digitized by Google

Au cas où le trafic d'exportation de la Hongrie vers l'Allemagne du nord, en ce qui concerne les objets pour lesquels les faveurs précitées sont accordées, l'exigerait, les deux gouvernements engageront des pourparlers en vue de faire bénéficier ce trafic des mêmes facilités de transport et des mêmes parts de taxe, afin que les marchandises identiques de provenance hongroise soient transportées aux prix et conditions établis pour les envois étrangers.

Sollte jedoch der Exportverkehr Ungarns nach Norddeutschland in jenen Artikeln, für welche diese Begünstigungen gewährt werden, es erheischen, so werden die beiden Regierungen in der Richtung in Verhandlung treten, dass auch in diesen Relationen die Transportbegünstigungen, beziehungsweise Einheitssätze für den Transport der gleichartigen Artikel ungarischer Provenienz jenen der fremden Transporte gleichgestellt werden.

Améliorations à apporter au service des trains de voyageurs et de marchandises en France.

Par une circulaire du 22 septembre 1899, le ministre des travaux publics, après avoir rappelé que le parlement et la presse se sont souvent fait l'écho des protestations très vives du public contre l'organisation du service des trains de voyageurs sur les lignes secondaires des grands réseaux, la vétusté, le peu de confort du matériel et la durée interminable des trajets résultant et de la faible vitesse de marche et de la durée des stationnements dans les gares, a invité l'inspecteur général du contrôle à étudier dès à présent s'il ne serait pas possible de diminuer la trop longue durée des trajets par la suppression des trains mixtes et leur remplacement par des trains spéciaux de voyageurs et des trains spéciaux de marchandises.

Dans la même circulaire, le ministre rappelle qu'un avis doit être affiché dans toutes les gares et stations pour aviser le public que dans chaque gare un registre est mis à sa disposition pour recevoir ses plaintes ou ses observations et pour l'aviser des suites qu'elles ont reçues. (Communication directe.)

Verbesserungen im Personen- und Güterverkehr in Frankreich.

Durch Cirkular vom 22. September 1899 hat der Minister der öffentlichen Arbeiten, nachdem er daran erinnert, dass Parlament und Presse sich oft zum Dolmetsch der sehr lebhaften Klagen des Publikums gegen die Organisation des Personenverkehrs auf den Nebenlinien der Hauptbahnen, das Alter und den geringen Komfort des Fahrmaterials und die ausserordentlich langen Fahrzeiten, die von der geringen Fahrgeschwindigkeit und der Dauer des Aufenthalts in den Stationen herrühren, gemacht haben, den General-Inspektor des Aufsichtsdienstes ersucht, schleunig zu untersuchen, ob es nicht möglich wäre, die lange Fahrzeit durch Aufhebung der gemischten Züge und ihre Ersetzung durch besondere Personen- und besondere Güterzüge zu vermindern.

In dem gleichen Cirkular erinnert der Minister, dass eine Bekanntmachung in allen Bahnhöfen und Stationen anzuschlagen ist, um das Publikum zu benachrichtigen, dass in jedem Bahnhof ein Buch zu seiner Verfügung gehalten wird, um darin Beschwerden und Bemerkungen und die Benachrichtigung über die denselben gegebene Folge einzuschreiben. (Direkte Mitteilung.)

Réglementation sur la durée du repos des agents des chemins de fer en France.

En vue d'arrêter une réglementation uniforme pour les différents réseaux français, le ministre des travaux publics vient, par une circulaire en date du 20 septembre 1899, d'inviter les administrations des compagnies de chemins de fer français à lui soumettre des propositions concernant la durée du travail et des repos des mécaniciens et chauffeurs,

Reglementierung der Ruhezeit der Eisenbahn-Angestellten in Frankreich.

Um eine einheitliche Reglementierung für die verschiedenen französischen Eisenbahnnetze festzusetzen, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten, durch Cirkular vom 20. September 1899, die Verwaltungen der französischen Eisenbahn-Gesellschaften veranlasst, ihm Vorschläge zu unterbreiten hinsichtlich der Arbeitszeit und der Ruhepausen

Digitized by Google

des agents des trains, et des agents des gares dont le service intéresse, à un titre quelconque, la sécurité. (Communication directe.)

der Maschinenführer und Heizer, des Zugpersonals und der Stationsbeamten, deren Dienst, unter irgend einem Titel, auf die Sicherheit Bezug hat. (Direkte Mitteilung.)

Amélioration de l'éclairage de nuit des signaux sur les chemins de fer français.

Sur un avis du comité de l'exploitation technique des chemins de fer, le ministre des travaux publics a, par une circulaire du 18 septembre 1899, invité les administrations des compagnies des chemins de fer français à procéder à l'étude de la question de l'amélioration de l'éclairage de nuit de signaux. (Communication directe.)

Verbesserung der nächtlichen Beleuchtung der Signale auf den französischen Eisenbahnen.

Auf Vorschlag des Ausschusses für den technischen Betrieb der Eisenbahnen hat der Minister der öffentlichen Arbeiten, durch Cirkular vom 18. September 1899, die Verwaltungen der französischen Eisenbahn-Gesellschaften veranlasst, sich mit dem Studium der Frage, wie die nächtliche Beleuchtung der Signale zu verbessern sei, zu befassen. (Direkte Mitteilung.)

Expériences sur les chemins de fer français d'appareils enregistreurs et avertisseurs.

De nombreux inventeurs ont imaginé des dispositifs destinés à répéter automatiquement sur la machine d'un train en marche les signaux d'arrêt que le mécanicien viendrait à franchir sans les apercevoir; quelques-uns de ces appareils provoquent en même temps le ralentissement ou l'arrêt du train, par le serrage automatique du frein continu. L'objection de principe faite à ces divers systèmes — que l'on accuse d'émousser l'attention du mécanicien et de devenir, en cas de non-fonctionnement, une cause de danger — disparait si on peut les compléter par un appareil de contrôle mettant en évidence la faute commise par ce mécanicien. Le problème ainsi posé paraît résolu, ou bien près de l'être, d'une façon satisfaisante.

Sur l'avis du comité technique, qui fait procéder en ce moment à des expériences des appareils dont il s'agit, le ministre des travaux publics a, par une circulaire du 18 septembre 1899, invité les grandes compagnies des chemins de fer français à entreprendre des études dans le même but, ou à poursuivre celles dont elles ont déjà pris l'initiative. Les compagnies devront présenter le programme de leurs expériences dans un délai maximum de trois mois. (Communication directe.)

Versuche auf den französischen Eisenbahnen mit Registrier- und Lärm-Apparaten.

Zahlreiche Erfinder haben Vorrichtungen erdacht, dazu bestimmt, auf der Maschine eines im Lauf befindlichen Zugs die Halte-Signale, die der Maschinenführer unbeachtet überfahren würde, automatisch zu wiederholen; einige dieser Apparate veranlassen gleichzeitig durch automatisches Anziehen der kontinuierlichen Bremse eine Verminderung der Geschwindigkeit oder das Anhalten des Zugs. Der grundsätzliche Einwand, der diesen verschiedenen Systemen gemacht wird — die man beschuldigt, die Aufmerksamkeit des Maschinenführers zu erschlaffen und, im Falle des Nichtfunktionierens, eine Ursache von Gefahren zu werden — wird hinfällig, sofern man sie durch einen Kontroll-Apparat vervollständigen kann, welcher das Verschulden des Führers ersichtlich macht. Diese Aufgabe scheint in zufriedenstellender Weise gelöst zu sein oder nahe daran, es zu werden.

Auf Vorschlag des technischen Ausschusses, der gegenwärtig Versuche mit den in Frage stehenden Apparaten machen lässt, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten, durch Cirkular vom 18. September 1899, die grossen Gesellschaften der französischen Eisenbahnen veranlasst, Studien zu gleichem Zwecke zu machen oder diejenigen, zu denen sie bereits die Initiative ergriffen haben, weiter zu verfolgen. Die Gesellschaften sollen das Programm ihrer Versuche innerhalb einer Maximalfrist von drei Monaten vorlegen. (Direkte Mitteilung.)

Digitized by Google

La couronne comme étalon monétaire en Autriche-Hongrie.

Par ordonnance impériale du 21 septembre 1899 (R.-G.-Blatt du 23 septembre 1899, LXXV, n° 176) l'unité monétaire autrichienne en usage jusqu'ici sera remplacée à dater du 1er janvier 1900, par la *couronne* adoptée par la loi du 2 août 1892, monnaie qui aura seule valeur légale dans la monarchie. (La couronne = 100 heller = 50 kreuzer = 85 pfennig = 105 centimes.) Dès le jour de son introduction, devront être établis en couronnes le budget de l'Etat et tout budget public, et tous les livres et comptes des corporations et institutions placées sous la surveillance spéciale officielle ou tenues de présenter leur comptabilité.

Taux du change dans le trafic international.

Autriche et Hongrie. La taxe d'agio pour les paiements de douane effectués en argent pendant le mois d'octobre est fixée à 20 %.

Kronenwährung in Oesterreich-Ungarn.

Durch kaiserliche Verordnung vom 21. September 1899 (R.-G.-Bl. vom 23. Septembre 1899, Stück LXXV, Nr. 176) tritt mit dem 1. Januar 1900 an Stelle der bisherigen österreichischen Währung als ausschliessliche gesetzliche Landeswährung die mit dem Gesetze vom 2. August 1892 festgesetzte *Kronenwährung*. (Eine Krone = 100 Heller = 50 Kreuzer = 85 Pfennig = 105 Centimes.) Von dem bezeichnten Tage an sind sowohl der Staatshaushalt als jeder öffentliche Haushalt, und alle Bücher und Rechnungen der unter besonderer öffentlicher Aufsicht stehenden oder zur öffentlichen Rechnungslegung verpflichteten Körperschaften und Anstalten in der Kronenwährung zu führen.

Wertverhältnisse der Währungen.

Oesterreich und Ungarn. Für den Monat Oktober beträgt das Aufgeld bei Zollzahlungen in Silber 20 %.

Bibliographie.

Flamache, Huberti et Stéward. Traité d'exploitation des chemins de fer. Liège et Paris.

Le tome IV traitant des locomotives, de la traction et des freins vient de paraitre; l'ouvrage dont nous avons signalé l'apparition des trois premiers volumes dans notre bulletin de 1893 p. 204 est maintenant complet.

Mathias, Dr Adolphe, adjoint au procureur i. r. des finances à Vienne. *Die Intervention gemäss Art. 50 des Berner Uebereinkommens und das geltende österreichische Prozessrecht.* Vienne 1899. Manz, éditeur et libraire de la cour i. r. et de l'université.

La courte étude (16 pages) qui nous occupe et qui a pour objet: « la question de l'intervention basée sur l'article 50 de la convention de Berne et le code de procédure civile en Autriche », part de ce principe que la convention internationale sur le transport des marchandises par chemin de fer ne

Bücherschau.

Flamache, Huberti et Stéward. Traité d'exploitation des chemins de fer. Lüttich et Paris.

Mit dem nunmehr erschienenen vierten Band, welcher die Lokomotiven, die Zugkraft und die Bremsen zum Gegenstand hat, ist dieses Werk über den Eisenbahnbetrieb, dessen ersten Teil wir in dieser Zeitschrift 1893 S. 188 angezeigt hatten, vollendet.

Mathias, Dr. Adolph, k. k. Finanzprokurators-Adjunkt in Wien. *Die Intervention gemäss Art. 50 des Berner Uebereinkommens und das geltende österreichische Civilprozessrecht.* Wien 1899. — Manzsche k. und k. Hof-, Verlags- und Universitäts-Buchhandlung.

Die kurze Abhandlung, die uns vorliegt (16 Seiten), geht von dem Satze aus, dass das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr kein internationales Recht, sondern in den einzelnen Vertragsstaaten nationales Privatrecht für ihrer Natur nach internationale Rechtsverhältnisse bilde, weil

Digitized by Google

constitue pas du droit international, mais du droit civil national, lequel droit est applicable dans chaque état contractant aux rapports qui, par leur nature, ont un caractère international, attendu que le droit international privé a exclusivement pour objet « de déterminer l'application des principes de droit et de procédure en matière civile dans les différents états, et que, par l'article 1er de la convention de Berne, le transport international par chemins de fer a été soustrait à ces principes et à leur application ». Partant de là, l'auteur cherche à démontrer que, puisque le droit civil autrichien et la convention forment des parties équivalentes de l'ensemble des sources de droit en Autriche, la récente législation autrichienne, notamment le code civil de 1895, pourrait être opposée à la convention internationale. La question spéciale traitée par l'auteur — à savoir si la fixation du délai prescrit à l'article 50 de la convention internationale comme devant être accordé aux chemins de fer actionnés par voie de recours pour cause de dommage est obligatoire pour le juge autrichien bien que le code de procédure civile de 1895 ne contienne pas la même prescription — cette question, disons-nous, est résolue affirmativement, mais pour la seule raison que la fixation de délai n'est pas en opposition absolue avec le code de procédure civile autrichien et que, d'ailleurs, on n'avait point l'intention d'y inscrire des dispositions dérogatoires à la convention.

L'érudition juridique de l'auteur, nous le reconnaissons parfaitement, lui permet d'arriver à une conclusion, qui, selon lui aussi, répond à un besoin pratique impérieux. Mais nous ne saurions accepter la doctrine de laquelle procède cette argumentation. Les conventions internationales de toute sorte ne peuvent avoir leur raison d'être que lorsqu'elles sont reconnues par la législation interne des pays intéressés. Cette manière de voir est, du reste, également adoptée en Autriche en ce qui concerne la convention internationale pour le transport par chemins de fer; la loi d'introduction du 27 octobre 1892 dispose, en effet, que les prescriptions de la convention internationale l'emporteront sur les prescriptions de la législation interne qui dévieraient des premières, car sans cela le gouvernement n'aurait pas été autorisé (§ 2), à l'occasion de la « fixa-

internationales Privatrecht ausschliesslich nur «die Regelung der Kompetenz der in die Privatrechtsverhältnisse eingreifenden Rechtsnormen und Akte der einzelnen Staaten zum Gegenstand haben könne, und durch den Art. 1 des Berner Uebereinkommens der internationale Eisenbahnfrachtverkehr jenen Kompetenzen und ihrer Regelung im internationalen Privatrecht entrückt worden sei». Unter diesem Gesichtspunkt wird dann ausgeführt, dass, weil demnach internes österreichisches Recht und das Uebereinkommen gleichwertige Bestandteile der Gesamtheit österreichischer Rechtsquellen seien, durch die *jüngere* österreichische Gesetzgebung, speciell durch das Civilprozessgesetz von 1895, dem Internationalen Uebereinkommen derogiert werden könne. Die specielle Frage, welche in der Abhandlung beleuchtet ist, ob die in Art. 50 des Internationalen Uebereinkommens vorgeschriebene Fristansetzung an die für den Fall einer Schadenersatzklage auf dem Wege des Rückgriffs zu belangenden Bahnen für den österreichischen Richter verbindlich sei, obschon das Civilprozessgesetz von 1895 die gleiche Vorschrift nicht enthält, wird zwar bejahend beantwortet, aber ausdrücklich nur, weil diese Fristansetzung nicht in einem unlöslichen Widerspruch zum internen Civilprozessgesetz steht und diesem eine Absicht der Derogation fern liegt.

Wir anerkennen vollständig die juristische Schulung, welche dem Herrn Verfasser ermöglicht, sich zu einem Schlusse durchzuarbeiten, der nach seinem eigenen Geständnis dem unabweisbaren praktischen Bedürfnis entspricht. Aber wir vermögen die Voraussetzung nicht zu teilen, welche diese Beweisführung nötig gemacht hat. Internationale Vereinbarungen jeder Art haben nur einen Sinn, wenn sie von der internen Gesetzgebung der beteiligten Staaten respektiert werden. Das ist hinsichtlich des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr auch in Oesterreich anerkannt; das Einführungsgesetz vom 27. Oktober 1892 steht unter der Voraussetzung, dass den Bestimmungen des Internationalen Uebereinkommens die etwa entgegenstehenden Vorschriften der internen Gesetzgebung zu weichen haben, denn sonst würde

Digitized by Google

tion» ou de la modification des dispositions du règlement d'exploitation, à faire concorder les dispositions de ce règlement avec toutes ou quelques-unes des prescriptions de la convention internationale *pour les transports auxquels la convention n'est pas applicable, alors même que ces prescriptions dévieraient des dispositions du code de commerce.* C'est à dire que, en ce qui concerne ces transports, il a été expressément stipulé que les dispositions de la convention internationale visant les transports internationaux pourraient leur être appliquées. Il n'est pas admissible qu'on puisse avoir eu l'idée ou l'intention de laisser à la législation ultérieure de chaque état la faculté de ne pas tenir compte de certaines dispositions de la convention internationale. Cela équivaudrait en effet au rétablissement de l'état de choses que la convention avait pour but de faire disparaître. Il est évident que la législation interne n'est restreinte par la convention que dans une mesure limitée. En dénonçant cette dernière, chaque état contractant peut reprendre sa liberté complète pour sa législation. Mais en aucun cas la présomption ne serait admissible qu'il fût loisible à un état de se dégager par la voie d'interprétations sophistiques.

die Regierung nicht (§ 2) ermächtigt worden sein, bei der im Anschluss hieran notwendig gewordenen «Feststellung» beziehungsweise Abänderung des Betriebsreglements auch *für jene Gütertransporte, für welche das Uebereinkommen keine Anwendung findet*, die Bestimmungen des Betriebsreglements mit allen oder einzelnen Vorschriften des Uebereinkommens, und zwar auch dann in Übereinstimmung zu bringen, *wenn diese Vorschriften von den Anordnungen des Handelsgesetzbuchs abweichen.* Das heisst, für diese Gütertransporte wurde ausdrücklich anzuordnen gestattet, was die Annahme des Internationalen Uebereinkommens hinsichtlich der internationalen Transporte zur selbstverständlichen Folge hatte. Daneben kann doch die Meinung und Auffassung nicht bestanden haben noch Platz greifen, dass die spätere Gesetzgebung in den Staaten einzelne Bestimmungen des Uebereinkommens beliebig ausser acht lassen könne. Das wäre ja die Wiederherstellung gerade jenes Zustandes, welcher durch das Uebereinkommen beseitigt werden wollte. Gewiss ist die interne Gesetzgebung durch dieses nur bedingt beschränkt; durch den Rücktritt von demselben kann jeder Staat die volle Freiheit für seine Gesetzgebung wieder erlangen; sie auf dem Wege einer sophistischen Auslegung zu suchen, wird keinem derselben einfallen.

Sourbeck, Th. Lohnstatistik des Personals der schweizerischen Eisenbahnen. Imprimerie Neukomm et Zimmermann à Berne, 1899.

Cette statistique a été établie à la demande du département fédéral des chemins de fer et avec la collaboration des administrations et des employés des chemins de fer et s'occupe de l'état et des conditions des salaires du personnel commissionné employé sur les cinq principaux réseaux. Ce travail très détaillé, élaboré sous la direction immédiate de M. Th. Sourbeck, secrétaire de l'association des employés des chemins de fer suisses, donne, dans 31 tableaux, pour le personnel de chaque compagnie, des renseignements intéressants sur le canton d'origine, l'état civil, l'âge et la durée de service, le nombre des enfants, le degré d'instruction, la connaissance des langues et l'occupation antérieure à l'entrée au service des chemins

Sourbeck, Th. Lohnstatistik des Personals der schweizerischen Eisenbahnen. Buchdruckerei Neukomm und Zimmermann in Bern, 1899.

Unter gleichzeitiger Mitwirkung der Verwaltungen und der Angestellten ist im Auftrage des eidgenössischen Eisenbahndepartements eine Statistik über den Bestand und die Lohnverhältnisse des bei den fünf Hauptbahnen vertraglich angestellten Personals erstellt worden. Die sehr einlässliche Arbeit, welche unter der unmittelbaren Leitung des Sekretärs des Verbandes schweizerischer Eisenbahnangestellter, Herrn Th. Sourbeck, besorgt worden ist, giebt in je 31 Tabellen für das Personal jeder einzelnen Gesellschaft interessante Aufschlüsse über die Heimatberechtigung, den Civilstand, das Lebens- und Dienstalter, die Kinderzahl, die Schulbildung, die Sprachenkenntnisse und den Beruf der Angestellten vor ihrem Eintritt in den Eisenbahndienst,

Digitized by Google

de fer, ainsi que sur les occupations accessoires rétribuées dont ces employés sont chargés, sur le nombre des employés ayant droit à une pension de retraite, et fournit enfin un exposé systématique des conditions de salaires dans les situations les plus diverses. Les mêmes renseignements concernant l'ensemble des cinq compagnies principales font l'objet d'un nombre égal de tableaux dressés d'une manière identique. Dans des annexes, tableau I, on indique pour les cinq compagnies principales d'une façon plus détaillée et suivant leurs professions, le métier qu'auraient appris ou exercé les employés avant leur entrée au service des chemins de fer, et, tableau II, les traitements minima et maxima des fonctionnaires supérieurs qui ne figurent pas dans les tableaux spéciaux. Le nombre total des employés commissionnés était, au 1er janvier 1898, de 11 739: ils avaient à leur charge 27 801 femmes et enfants dont l'éducation n'était pas terminée, et touchaient la somme totale (y compris les allocations supplémentaires) de 25 482 725 francs, soit en moyenne 2171 francs. Sur ce chiffre d'employés 3172 étaient célibataires et 8567 mariés. Quatre avaient plus de 45 années de service et étaient âgés de plus de 80 ans. Parmi les employés mariés, 8 avaient plus de 13 enfants. Pour tirer de cette statistique les conclusions qu'elle comporte, il est important de consulter les tableaux comparatifs des salaires de début, comme aussi ceux qui concernent les salaires payés à des époques différentes (fin 1896 et commencement de 1898) et ceux dans lesquels le personnel est groupé suivant le montant du salaire et qui expriment le rapport entre les salaires et la durée de service et l'âge des employés. En outre, la répartition du salaire gagné suivant le nombre des enfants des employés peut offrir l'objet d'une étude intéressante au point de vue de l'économie sociale.

Nous sommes entièrement du même avis que l'auteur lorsqu'il dit, dans l'introduction de son étude, qu'il ne lui a pas semblé nécessaire de varier davantage les calculs et les rapprochements tirés des chiffres cités. Le travail est déjà suffisamment étendu, et nous aurions même volontiers remplacé certains tableaux, ceux par exemple donnant le nom des cantons d'origine des employés ou la profession exercée antérieurement par eux, etc.,

über die etwaige bezahlte Nebenbeschäftigung, die Zahl der pensionsberechtigten Angestellten, und in den verschiedensten Variationen, eine planmässige Darstellung der Besoldungsverhältnisse. In ebenso vielen Tabellen und in gleicher Art ist der Gesamtbestand bei den fünf Hauptbahnen zusammen behandelt. Anhangsweise ist in einer Tabelle I das Personal der fünf Gesellschaften nach Berufsarten, soweit vor Eintritt in den Bahndienst ein Beruf erlernt oder ausgeübt wurde, noch näher ausgeschieden, und in einer Tabelle II das Minimum und Maximum der Besoldungen der Oberbeamten angegeben, welche in den Specialtabellen nicht figurieren. Die Gesamtzahl der vertraglich angestellten Beamten war am 1. Januar 1898 11 739, welchen die Unterhaltungspflicht für 27 801 Frauen und unerzogene Kinder oblag, und die im ganzen (einschliesslich der Nebenbezüge) mit 25 482 725 Franken, im Durchschnitt also mit 2171 Franken besoldet waren. Von der Gesamtzahl der Angestellten waren 3172 unverheiratet und 8567 verheiratet, und stehen 4 im Dienstalter von mehr als 45 und im Lebensalter von über 80 Jahren; von den Verheirateten haben 8 mehr als dreizehn Kinder. Für die Schlüsse, welche aus der Statistik gezogen werden wollen, wird die vergleichende Zusammenstellung der Anfangsgehalte, sowie der Gehalte zu verschiedenen Zeitpunkten (Ende 1896 und Anfang 1898) von Wert sein, ebenso die Ausscheidung des Personals nach Besoldungsstufen und die Darstellung des Verhältnisses der Besoldungen zum Dienst- und Lebensalter. Auch die Repartition der Löhne auf die Kinderzahl des Personals mag einer socialwissenschaftlichen Studie zu allerlei interessanten Betrachtungen Anlass geben.

Wir stimmen ganz dem Verfasser der Statistik zu, wenn er in der Einleitung hervorhebt, dass eine weitergehende Ausarbeitung von Kombinationen über das vorhandene Material nicht erforderlich scheine. Das Werk ist so schon umfangreich genug geworden, und wir würden sogar auf einige Tabellen, wie z. B. auf die über die Kantonsangehörigkeit der Angestellten oder auch über deren vormalige Berufsthätigkeit und dgl., gerne ver-

Digitized by Google

par l'indication des pourcentages portés au bas des pages en regard des totaux généraux; cette indication aurait singulièrement facilité l'étude des chiffres sans causer au rédacteur un surcroît de travail bien considérable.

Nous croyons utile de faire ces observations attendu que, bien que les données y relatives existent déjà, il n'a pas encore été établi de statistique concernant les salaires des employés des chemins de fer secondaires et des ouvriers employés à la journée sur les chemins de fer principaux. Ce travail serait certainement justifié, car le nombre de ces ouvriers est supérieur à celui des employés commissionnés et la somme de leurs intérêts engagés est au moins équivalente à celle des intérêts des derniers.

zichtet haben, wenn dafür jeweilen am Fusse der Seiten die absoluten Totale in Verhältnisangaben umgewandelt wären; was dem Studium sehr förderlich sein müsste und keine unverhältnismässige Arbeit verursacht haben dürfte.

Wir möchten hieran erinnern mit Rücksicht darauf, dass die Bearbeitung des ebenfalls vorhandenen Materials für eine Lohnstatistik bezüglich des Personals der Nebenbahnen und der im Taglohn beschäftigten Arbeiter der Hauptbahnen noch aussteht, die ihre Berechtigung schon darin haben dürfte, dass die Zahl dieser Arbeiter diejenige des vertraglich angestellten Personals übersteigt und eine mindestens ebenso grosse Summe von Interessen wie bei diesen in Frage steht.

Nouveaux tarifs et suppléments de tarifs pour le transport des marchandises

auquel s'applique la convention internationale.

Trafic Belge-Sud-Ouest Allemand. (A. g.: direction impériale générale des chemins de fer d'Alsace-Lorraine à Strasbourg.)

Tarif exceptionnel du 1er juin 1896 pour le transport des houilles, cokes et briquettes de houille entre des stations belges, d'une part, et des stations des chemins de fer de l'Etat de Bade ainsi que des chemins de fer secondaires Sud-Allemands, d'autre part.

IVe supplément, valable depuis le 1er mai 1899: modification aux prix de transport pour les stations d'Argenteau, Cheratte, Jupille, Visé et Wandre avec admission de ces stations dans le trafic direct avec toutes les stations badoises — suppression des taxes directes pour le trafic avec Bâle — rectifications au tarif.

Tarif exceptionnel du 15 avril 1892 pour le transport des houilles, cokes et briquettes de houille entre des stations belges, d'une part, et des stations des chemins de fer du Palatinat, d'autre part.

IIIe supplément, valable depuis le 1er mai 1899: admission des stations d'Argenteau, Cheratte,

Neue Tarife und Tarif-Nachträge für den Eisenbahn-Güterverkehr,

auf welchen das Internationale Uebereinkommen Anwendung findet.

Belgisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. (G. V.: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in Strassburg.)

Ausnahmetarife vom 1. Juni 1896 für die Beförderung von Steinkohlen, Coaks und Steinkohlenbriquettes zwischen belgischen Stationen einerseits und Stationen der grossh. Badischen Staatseisenbahnen sowie Stationen der süddeutschen Nebenbahnen andererseits.

IV. Nachtrag, gültig vom 1. Mai 1899: Änderung der Sätze für die Stationen Argenteau, Cheratte, Jupille, Visé und Wandre unter Aufnahme dieser Stationen in den direkten Verkehr mit sämtlichen badischen Stationen — Aufhebung der direkten Sätze für den Verkehr mit Basel — Berichtigungen des Tarifs.

Ausnahmetarif vom 15. April 1892 für die Beförderung von Steinkohlen, Coaks und Steinkohlenbriquettes zwischen belgischen Stationen einerseits und Stationen der Pfalzischen Eisenbahnen andererseits.

III. Nachtrag, gültig vom 1. Mai 1899: Aufnahme der Stationen Argenteau, Cheratte, Visé und

Digitized by Google

Visé et Wandre dans le tarif direct et modification aux taxes pour Jupille — admission des stations d'Albisheim s. Pfrimm et Albisheim s. l'Eis dans le trafic direct — rectifications au tarif.

Tarif exceptionnel du 1er novembre 1897: pour le transport des houilles, cokes et briquettes de houille entre des stations belges, d'une part, et des stations des chemins de fer de l'Etat de Wurtemberg, d'autre part.

IIIe supplément, valable depuis le 1er mai 1899: admission des stations d'Argenteau, Cheratte, Visé et Wandre et modification aux taxes pour Jupille — suppression du trafic direct avec Bretten transit, Jagstfeld transit et Pforzheim transit — admission des stations d'Altbach, Beimerstetten, Brackenheim, Buchau, Ditzingen, Endersbach, Eschenau près Weinsberg, Fellbach, près Cannstatt, Grunbach, Herrenberg, Isny, Kornthal, Künzelsau, Langenau près Ulm, Leonberg, Leutkirch, Liebenzell, Lorch près Gmünd, Marbach sur le Neckar, Maulbronn, Münsingen, Murrhardt, Neuenbürg sur l'Enz, Oehringen, Schelklingen, Schussenried, Sulz sur le Neckar, Waldenbourg près Oehringen, Weil der Stadt, Wildbad et Winnenden près Waiblingen dans le trafic direct — modifications et rectifications au tarif.

Trafic Allemand-Belge. (A. g.: direction royale à Cologne.)

IIe partie. Fascicule 1 du 1er août 1891.

XXe supplément, valable depuis le 1er avril 1899: additions et rectifications aux compétences d'expédition de certaines stations — nouvelle liste des stations allemandes faisant partie de l'Union — nouvelles taxes réduites pour la grande vitesse et les colis isolés en petite vitesse pour les stations directement tarifées — barême comprenant des taxes pour la grande vitesse et les colis isolés en petite vitesse, au départ de la station de Zeitz (chemins de fer de l'Etat de Prusse) ainsi que nouvelles taxes réduites pour la grande vitesse et les colis isolés en petite vitesse pour les points de soudure A et B — nouvelles taxes réduites du tarif exceptionnel 5 pour le transport en transit de certaines marchandises

Wandre in den direkten Verkehr und Änderung der Sätze für Jupille — Aufnahme der Stationen Albisheim a. Pfrimm und Albsheim a. d. Eis in den direkten Verkehr — Berichtigungen des Tarifs.

Ausnahmetarif vom 1. November 1897: für die Beförderung von Steinkohlen, Coaks und Steinkohlenbriquettes zwischen belgischen Stationen einerseits und Stationen der königlich Württembergischen Staatseisenbahnen andererseits.

III. Nachtrag, gültig vom 1. Mai 1899: Aufnahme der Stationen Argenteau, Cheratte, Visé und Wandre und Änderung der Sätze für Jupille — Aufhebung des direkten Verkehrs mit Bretten transit, Jagstfeld transit und Pforzheim transit — Aufnahme der Stationen Altbach, Beimerstetten, Brackenheim, Buchau, Ditzingen, Endersbach, Eschenau b. Weinsberg, Fellbach b. Cannstatt, Grunbach, Herrenberg, Isny, Kornthal, Künzelsau, Langenau b. Ulm, Leonberg, Leutkirch, Liebenzell, Lorch b. Gmünd, Marbach a. Neckar, Maulbronn, Münsingen, Murrhardt, Neuenbürg a. d. Enz, Öhringen, Schelklingen, Schussenried, Sulz a. Neckar, Waldenburg b. Öhringen, Weil der Stadt, Wildbad und Winnenden b. Waiblingen in den direkten Verkehr — Änderungen und Berichtigungen des Tarifs.

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. (G. V.: königl. Eisenbahndirektion in Köln.)

Teil II. Heft 1 vom 1. August 1891.

Nachtrag XX, gültig vom 1. April 1899: Ergänzung und Berichtigung der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen — neues Verzeichnis der deutschen Verbandsstationen — anderweite ermässigte Frachtsätze für Eilgut und Frachtstückgut für die direkt tarifierten Stationen — Stationstarif für Eilgut und Frachtstückgut für die Station Zeitz (Preussische Staatsbahn), sowie anderweitige ermässigte Frachtsätze für Eilgut und Frachtstückgut für die Schnittpunkttarife A und B — anderweite ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 für bestimmte Stückgüter für die direkt tarifierten Stationen im Transitverkehr mit den belgischen Hafenstationen — Ergänzungen und Änderungen des Verzeichnisses der nicht tarifierten

Digitized by Google

par colis isolés des stations tarifées directement aux stations maritimes belges — additions et modifications à la liste des stations belges non tarifées — nouvelles taxes supplémentaires réduites pour la grande vitesse et les colis isolés en petite vitesse au départ des stations allemandes non dénommées dans les barêmes de stations — addition à la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel 9 pour le transport des fers et aciers — admission de la station de Mouscron dans le tarif exceptionnel 10 pour le transport des machines, etc. — addition à la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel 12 pour le transport des sels de Stassfurt — admission des stations de Bock-Wallendorf, Gera (Reuss), chemins de fer de l'Etat de Prusse, Gräfenthal, Lippelsdorf et Taubenbach dans le tarif exceptionnel 14 pour les articles de Thuringe, etc. — addition à la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel 16 pour le transport de la casse, du café, etc. — modification à la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel 21 pour le transport des engrais — admission de la station d'Ostende dans le tarif exceptionnel 26 pour le transport de pierres de parement — nouveau texte du tarif exceptionnel 27 pour le transport de verres de lampes — nouveaux tarifs exceptionnels 29 pour le transport de fruits frais, 30 pour celui de la laine et 31 pour celui de la terre réfractaire — changement de noms de stations — modifications aux arrondissements des chemins de fer belges — rectifications au tarif.

IIe partie. Fascicule 2 du 1er août 1891.

XIXe supplément, valable depuis le 1er avril 1899: modification et addition aux remarques préliminaires du tableau des distances kilométriques et aux barêmes — nouvelle liste des stations saxonnes faisant partie de l'Union et taxes de soudure — nouvelles taxes réduites des barêmes de station et tarifs de soudure pour la grande vitesse et la petite vitesse par colis isolés ainsi que pour certains colis isolés en trafic de transit par les stations maritimes belges — additions et rectifications à la liste des stations belges non tarifées — addition à la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel 9 pour le

belgischen Stationen — anderweite ermässigte Frachtsätze für Eilgut und Frachtstückgut der Anstossfrachtsätze für die in die Stationstariftabellen nicht aufgenommenen deutschen Stationen — Ergänzung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 9 für Eisen und Stahl — Aufnahme der Station Mouscron in den Ausnahmetarif 10 für Maschinen u. s. w. — Ergänzung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 12 für rohe Kalisalze — Aufnahme der Stationen Bock-Wallendorf, Gera (Reuss) Pr. St.-B., Gräfenthal, Lippelsdorf und Taubenbach in den Ausnahmetarif 14 für thüringische u. s. w. Waren — Ergänzung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 16 für Cassia, Kaffee u. s w. — Änderung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 21 für Düngemittel — Aufnahme der Station Ostende in den Ausnahmetarif 26 für Verblendsteine — neuer Wortlaut des Ausnahmetarifs 27 für Lampencylinder — neue Ausnahmetarife 29 für frisches Obst, 30 für Wolle u. s. w. und 31 für feuerfeste Erde — Änderung von Stationsnamen — Änderung in den Verwaltungsbezirken der belgischen Eisenbahnen — Berichtigungen des Tarifs.

Teil II. Heft 2 vom 1. August 1891.

Nachtrag XIX, gültig vom 1. April 1899: Änderung und Ergänzung der Vorbemerkungen zu dem Kilometerzeiger und den Tariftabellen — neues Verzeichnis der sächsischen Verbandsstationen nebst Anstossbeträgen — anderweite ermässigte Frachtsätze der Stationstarife und Schnittpunkttarife für Eilgut und Frachtstückgut, sowie für bestimmte Stückgüter im Transitverkehr über die belgischen Hafenstationen — Ergänzungen und Berichtigungen des Verzeichnisses der nicht tarifierten belgischen Stationen — Ergänzung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 9 für Eisen und Stahl — Aufnahme

Digitized by Google

transport des fers et aciers — admission de la station de Gera (Reuss), chemins de fer de l'Etat de Saxe, dans le tarif exceptionnel 14 pour le transport des articles de Thuringe, etc. — addition à la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel 16 — modification à la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel 21 — nouveau texte du tarif exceptionnel 27 pour le transport des verres de lampes — tarif exceptionnel 29 pour le transport de fruits frais — changement de noms de stations — modification aux arrondissements des chemins de fer belges — rectification au tarif.

Trafic Rhénan-Westphalien-Belge. (A. g.: direction royale à Cologne.)

Appendice au fascicule A du 1er juin 1890.

XVIIe supplément, valable depuis le 1er avril 1899: nouvelles taxes en grande partie réduites des barêmes de stations, pour la grande vitesse et le transport des colis isolés en petite vitesse et pour le tarif exceptionnel 5 — extension des compétences de la station de Cologne (grande vitesse) — admission de la station de Cologne-port dans les classes générales de tarif et dans les tarifs exceptionnels 1-4 — nouvelles taxes en parties réduites des barêmes de soudure applicables au trafic avec les stations allemandes non dénommées dans les barêmes de stations pour la grande vitesse, le transport des colis isolés en petite vitesse et pour le tarif exceptionnel 5 — admission de la station de Schlaverie dans les classes générales de tarif et dans les tarifs exceptionnels 1-4 — admission des stations de Cologne-port et Schlaverie dans le tarif exceptionnel 6 pour le transport des fers bruts — admission de la station de Cologne-port dans le tarif exceptionnel 6 pour le transport des minerais de fer — admission de la station de Schlaverie dans le tarif exceptionnel 8 pour le transport des scories phosphatées — — admission des stations de Cologne-port et Schlaverie dans le tarif exceptionnel 13 pour le transport des fers et aciers — addition à la nomenclature des marchandises et admission des stations de Cologne-port et Schlaverie dans le tarif exceptionnel 14 pour le transport des fers der Station Gera (Reuss) S. St. B. in den Ausnahmetarif 14 für thüringische u. s. w. Waren — Ergänzung des Warenverzeichnisses zum Ausnahmetarif 16 — Änderung des Warenverzeichnisses zum Ausnahmetarif 21 — neuer Wortlaut des Ausnahmetarifs 27 für Lampencylinder — Ausnahmetarif 29 für frisches Obst — Änderung von Stationsnamen — Änderung in den Verwaltungsbezirken der belgischen Eisenbahnen Berichtigung des Tarifs.

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Güter-Verkehr (G. V.: königl. Eisenbahndirektion in Köln.)

Anhang zum Heft A vom 1. Juni 1890.

Nachtrag XVII, gültig vom 1. April 1899: anderweite, grösstenteils ermässigte Frachtsätze der Stationstariftabellen für Eilgut, Frachtstückgut und im Ausnahmetarif 5 — Erweiterung der Befugnisse der Station Köln Eilgutabfertigung — Aufnahme der Station Köln Hafen in die allgemeinen Tarifklassen und die Ausnahmetarife 1—4 — anderweite, teilweise ermässigte Satze der Schnitttariftabellen für den Verkehr mit den in den Stationstariftabellen nicht aufgeführten deutschen Stationen für Eilgut, Frachtstückgut und im Ausnahmetarif 5 — Aufnahme der Station Schlaverie in die allgemeinen Tarifklassen und die Ausnahmetarife 1—4 — Aufnahme der Stationen Köln Hafen und Schlaverie in den Ausnahmetarif 6 für Roheisen — Aufnahme der Station Köln Hafen in den Ausnahmetarif 7 für Eisenerz — Aufnahme der Station Schlaverie in den Ausnahmetarif 8 für Thomasschlacken — Aufnahme der Stationen Köln Hafen und Schlaverie in den Ausnahmetarif 13 für Eisen und Stahl — Ergänzung des Warenverzeichnisses und Aufnahme der Stationen Köln Hafen und Schlaverie in den Ausnahmetarif 14 für Eisen und Stahl — Aufnahme der Station Köln Hafen in den Ausnahmetarif 15 für Kaffee u. s. w. — Ergänzung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 26 für Backsteine u. s. w. — Aufnahme der Station Köln Hafen in den Ausnahmetarif 30 für Obst u. s. w. — Änderung eines Stationsnamens — Änderung in den Ver-

Digitized by Google

et aciers — admission de la station de Cologne-port dans le tarif exceptionnel 15 pour le transport du café, etc. — addition à la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel 26 pour le transport des briques, etc. — admission de la station de Cologne-port dans le tarif exceptionnel 30 pour le transport des fruits, etc. — changement d'un nom de station — modification aux arrondissements des chemins de fer belges — fermeture de la station de Cologne-gare du Rhin.

waltungsbezirken der belgischen Eisenbahnen — Schliessung der Station Köln Rheinstation.

Appendice au fascicule B du 1er juin 1890.

XXIe supplément, valable depuis le 1er avril 1899: nouvelles taxes en majeure partie réduites pour la grande vitesse et le transport des colis isolés en petite vitesse (classe générale des colis isolés) ainsi que du tarif exceptionnel pour certains colis isolés — admission des « tresses métalliques » dans le tarif exceptionnel 14 — addition au tarif exceptionnel 26 pour le transport de briques, etc. — admission des stations de Hochfeld B. M. et Niederdollendorf dans le tarif exceptionnel 26 pour le transport des briques, etc.

Anhang zu Heft B vom 1. Juni 1890.

Nachtrag XXII, gültig vom 1. April 1899: anderweite, grösstenteils ermässigte Frachtsätze für Eilgut und Frachtstückgut (allgemeine Stückgutklasse), sowie des Ausnahmetarifs für bestimmte Stückgüter — Aufnahme des Artikels «Drahtgeflechte» in den Ausnahmetarif 14 — Ergänzung des Ausnahmetarifs 26 für Backsteine u. s. w. — Einbeziehung der Stationen Hochfeld B. M. und Niederdollendorf in den Ausnahmetarif 26 für Backsteine u. s. w.

Appendice au fascicule C du 1er juin 1890.

XVIe supplément, valable depuis le 1er avril 1899: nouvelles taxes réduites pour le transport des colis isolés (grande vitesse, petite vitesse et tarif exceptionnel 5 pour certains colis isolés) — autres taxes de soudure pour le transport des colis isolés (en grande vitesse et en petite vitesse) pour les stations allemandes non admises dans les barêmes de station — addition à la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel 14 pour le transport des fers et aciers du tarif spécial II, etc. — addition à la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel 26 pour le transport des briques et pierres réfractaires — modification aux arrondissements des chemins de fer belges — modification aux arrondissements des chemins de fer de l'Etat de Prusse.

Anhang zu Heft C vom 1. Juni 1890.

Nachtrag XVI, gültig vom 1. April 1899: anderweite, ermässigte Frachtsätze für Stückgut (Eilgut, Frachtstückgut und Ausnahmetarif 5 für bestimmte Stückgüter) — anderweite Anstossfrachtsätze für Stückgut (Eilgut und Frachtstückgut) für die in die Stationstariftabellen nicht aufgenommenen deutschen Stationen — Ergänzung des Warenverzeichnisses zum Ausnahmetarif 14 für Eisen und Stahl des Specialtarifs II u. s. w. — Ergänzung des Warenverzeichnisses zum Ausnahmetarif 26 für Backsteine und feuerfeste Steine — Änderungen in den Verwaltungsbezirken der belgischen Eisenbahnen — Änderungen in den Verwaltungsbezirken der preussischen Staatseisenbahnen.

Union Allemande-Danoise via Vamdrup et Hvidding-Vedsted. (A. g.: direction royale à Altona.)

Deutsch-Dänischer Eisenbahn-Verband via Vamdrup und Hvidding-Vedsted. (G. V.: königl. Eisenbahndirektion in Altona.)

Digitized by Google

Fascicule 2 du 1er juillet 1898.

Ier supplément, valable depuis le 1er mai 1899: addition à l'avant-propos — additions à la division A prescriptions générales pour l'application des tarifs et classification des marchandises — addition à la division D, tableau des distances kilométriques et observations — modifications et additions à la division E, barêmes — admission dans l'Union des stations de Dortmund-port de la direction royale à Essen, Eschweiler-Thal et Cologne (grande vitesse) de la direction royale à Cologne, Kirn et Kreuznach-ville de la direction royale à Mayence, Solnhofen des chemins de fer de l'Etat de Bavière, Mannheim des chemins de fer de l'Etat de Bade, ainsi que de Darmstadt (gare principale), Heidelberg gare principale et Weinheim gare principale du chemin de fer Mein-Neckar — nouvelles taxes réduites pour les stations de Gotha et Mühlhausen — rectifications au tarif.

Heft 2 vom 1. Juli 1898.

Nachtrag I, gültig vom 1. Mai 1899: Ergänzungen des Vorworts — Ergänzungen des Abschnitts A, allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation — Ergänzungen des Abschnitts D, Kilometerzeiger und Bemerkungen — Änderungen und Ergänzungen des Abschnitts E, Tariftabellen — Aufnahme der Stationen Dortmund Hafen des Direktionsbezirks Essen, Eschweiler-Thal und Köln Eilgutabf. des Direktionsbezirks Köln, Kirn und Kreuznach Stadt des Direktionsbezirks Mainz, Solnhofen der Bayerischen Staatseisenbahnen, Mannheim der Badischen Staatseisenbahn, sowie Darmstadt Hptbhf., Heidelberg Hptbhf. und Weinheim Hptbhf. der Main-Neckar-Eisenbahn in den Verband — anderweite, ermässigte Frachtsätze für die Stationen Gotha und Mühlhausen — Berichtigungen des Tarifs.

Trafic Français-Allemand (par la Belgique). (A. g.: direction royale à Cologne.)

IIe partie. Fascicule 1b du 1er janvier 1895.

IIIe supplément, valable depuis le 1er mai 1899: nouvelles taxes réduites pour les stations de Hückeswagen, Lennep, Ohligs, Remscheid, Remscheid-Hasten, Remscheid-Vieringhausen, Solingen, Solingen-Nord, Solingen-Weyersberg, et Wippersfürth de la direction royale à Elberfeld ainsi que taxes pour les stations nouvellement admises d'Annen-Nord de la direction royale à Essen, Soest de la direction royale à Cassel et Cologne-Bonnthor et Cologne-port de la direction royale à Cologne — nouvelles taxes réduites pour la grande vitesse et la classe générale des colis isolés pour la plus grande partie des stations allemandes — fermeture des stations de Cologne, gare du Rhin, Cologne-Thürmchen et Cologne-Nippes ancienne gare — nouvelles taxes pour les stations déjà tarifées et admission des stations d'Annen-Nord et Immigrath dans le tarif exceptionnel 5 pour le transport des fers et aciers, etc. — admission des stations de Hochfeld B. M. et Rhin dans le tarif exceptionnel 5 *a* pour le transport de zinc, etc.

Französisch-Deutscher Eisenbahn-Verkehr (über Belgien). (G. V.: königl. Eisenbahndirektion in Köln.)

Teil II. Heft 1b vom 1. Januar 1895.

Nachtrag III, gültig vom 1. Mai 1899: anderweite, ermässigte Frachtsätze für die Stationen Hückeswagen, Lennep, Ohligs, Remscheid, Remscheid-Hasten, Remscheid-Vieringhausen, Solingen, Solingen Nord, Solingen-Weyersberg und Wipperfürth des Eisenbahndirektionsbezirks Elberfeld, sowie Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Annen Nord des Eisenbahndirektionsbezirks Essen, Soest des Eisenbahndirektionsbezirks Cassel und Köln Bonnthor und Köln Hafen des Eisenbahndirektionsbezirks Köln — anderweite, durchweg ermässigte Frachtsätze für Eilgut und in der allgemeinen Stückgutklasse für die Mehrzahl der deutschen Stationen — Schliessung der Stationen Köln Rheinstation, Köln Türmchen und Köln Nippes alter Bahnhof — anderweite Frachtsätze für bereits tarifierte Stationen und Aufnahme der Stationen Annen Nord und Immigrath in den Ausnahmetarif 5 für Eisen und Stahl u. s. w. — Aufnahme der Stationen Hochfeld B. M. und Rh. in den Ausnahmetarif 5a für Zink u. s. w. — Aufnahme der Station Rheinhausen in den Aus-

Digitized by Google

— admission de la station de Rheinhausen dans le tarif exceptionnel 6 pour le transport des fers bruts de toute espèce, etc. — admission des stations de Dortmund (Dortmund-Gronau-Enschede), Rheinhausen et Stolberg-Hammer dans le tarif exceptionnel 7 pour le transport des minerais de fer, etc. — nouveau tarif exceptionnel 10 pour le transport des bois pour mines — modifications par suite du rachat par l'Etat du chemin de fer de Louis de Hesse et de la nouvelle délimitation de différents réseaux administrés par les directions royales — modification à la liste des stations des chemins de fer de l'Etat de Prusse — rectifications au tarif.

IIe partie. Fascicule 1° du 1er décembre 1896.

Ier supplément, valable depuis le 1er mai 1899: addition au tarif et aux compétences d'expédition de certaines stations — admission de la station de Dantzig (gare principale) de la direction royale à Dantzig, Grube Vaterland de la direction royale à Bromberg, Herzberg sur l'Elster, Hohenbocka, Mersebourg, Muskau, Wahren et Weisswasser de la direction royale à Halle sur Saale, Liebau en Silésie de la direction royale à Breslau, Schmalkalden et Sondershausen de la direction royale à Erfurt, Wega de la direction royale à Cassel, Wendessen de la direction royale à Magdebourg, Zabelsdorf de la direction royale à Stettin et Züllichau de la direction royale à Posen — nouvelles taxes pour les stations de Biendorf et Wallwitz près Halle de la direction royale à Magdebourg — admission de la station d'Ichtershausen du chemin de fer Arnstadt-Ichtershausen — nouvelles taxes réduites pour toutes les stations allemandes pour la grande vitesse et la classe générale des colis isolés, pour plusieurs stations aussi pour le tarif spécial applicable à certaines marchandises transportées par colis isolés — modification à la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel 9 pour le transport des sels de Stassfurt, etc. — nouvelles taxes réduites pour les stations déjà tarifées et admission des stations de Sondershausen et Wendessen dans le tarif — nouveaux tarifs exceptionnels 10 pour le transport des bois pour mines, 11 pour graines de betteraves, 12 pour le transport des

nahmetarif 6 für Roheisen aller Art u. s. w. — Aufnahme der Stationen Dortmund (D. G. E.), Rheinhausen und Stolberg Hammer in den Ausnahmetarif 7 für Eisenerz u. s. w. — neuer Ausnahmetarif 10 für Grubenholz — Änderungen infolge Verstaatlichung der Hessischen Ludwigsbahn und der anderweitigen Abgrenzung verschiedener Direktionsbezirke — Änderung des Verzeichnisses der Stationen der preussischen Staatseisenbahnen — Berichtigungen des Tarifs.

Teil II. Heft 1° vom 1. Dezember 1896.

Nachtrag I, gültig vom 1. Mai 1899: Ergänzung des Tarifs und der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen — Aufnahme der Stationen Danzig Hauptbahnhof des Eisenbahndirektionsbezirks Danzig, Grube Vaterland des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg, Herzberg a. Elster, Hohenbocka, Merseburg, Muskau, Wahren und Weisswasser des Eisenbahndirektionsbezirks Halle a. d. Saale, Liebau in Schlesien des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau, Schmalkalden und Sondershausen des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt, Wega des Eisenbahndirektionsbezirks Cassel, Wendessen des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg, Zabelsdorf des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin und Züllichau des Eisenbahndirektionsbezirks Posen — anderweite Frachtsätze für die Stationen Biendorf und Wallwitz bei Halle des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg — Aufnahme der Station Ichtershausen der Arnstadt-Ichtershausener Eisenbahn — anderweite durchweg ermässigte Frachtsätze für sämtliche deutsche Stationen für Eilgut und in der allgemeinen Stückgutklasse, für mehrere Stationen auch im Specialtarif für bestimmte Stückgüter — Änderung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 9 für rohe Kalisalze u. s. w. und anderweite ermässigte Frachtsätze für die bereits tarifierten Stationen und Aufnahme der Stationen Sondershausen und Wendessen — neue Ausnahmetarife 10 für Grubenhölzer, 11 für Zuckerrübensamen, 12 für Lampencylinder und 14 für frisches Obst (Kern- und Steinobst), sowie Wall-

Digitized by Google

verres de lampes et 14 pour le transport des fruits frais (fruits à pepins et à noyaux) et des noix — modifications par suite de nouvelle délimitation de différents réseaux administrés par les directions royales — rectifications au tarif — changement de noms de stations.

IIe partie. Fascicule 1^d du 1er décembre 1896.

Ier supplément, valable depuis le 1er mai 1899: modification des compétences d'expédition pour les gares de Dresde — nouvelles taxes réduites pour la grande vitesse et la classe générale des colis isolés — nouveaux tarifs exceptionnels 12 pour le transport de verres de lampes à destination de Paris, 13 pour le transport de la gobeleterie, 14 pour le transport des fruits frais (fruits à pepins et à noyaux) ainsi que des noix — changement de noms de stations.

IIe partie. Fascicule 1e du 1er décembre 1896.

Ier supplément, valable depuis le 1er mai 1899: modifications par suite du rachat du chemin de fer Louis de Hesse par l'Etat et de la nouvelle délimitation des différents réseaux des directions royales, appliquée depuis le 1er avril 1897 — rectification au tarif.

Union Allemande-Française (trafic avec et par l'Alsace-Lorraine). (A. g.: direction impériale générale des chemins de fer d'Alsace-Lorraine à Strasbourg.)

Partie I B, valable depuis le 1er janvier 1899: Règlement et tarifs pour le transport direct des marchandises et véhicules entre des stations des chemins de fer allemands, d'une part, et des stations des chemins de fer de l'Est français, d'autre part, via Fontoy, Amanvillers, Novéant, Chambrey, Deutsch Avricourt et Montreux-vieux — prescriptions pour l'application des tarifs et classification des marchandises.

Ce tarif annule et remplace la partie I B du 1er janvier 1890 et ses suppléments I-XI.

Trafic des marchandises Allemand-Italien. (A. g.: direction impériale générale des chemins de fer d'Alsace-Lorraine à Strasbourg.)

IIe partie. Division A du 1er février 1898.

IIe supplément, valable depuis le 1er avril 1899: modifications et additions à la liste des stations

nüsse — Änderungen infolge der anderweitigen Abgrenzung verschiedener Eisenbahndirektionsbezirke — Berichtigungen des Tarifs — Änderungen von Stationsnamen.

Teil II. Heft 1^d vom 1. Dezember 1896.

Nachtrag I, gültig vom 1. Mai 1899: Änderung der Abfertigungsbefugnisse für die Dresdener Bahnhöfe — anderweite, durchweg ermässigte Frachtsätze für Eilgut und in der allgemeinen Stückgutklasse — neue Ausnahmetarife 12 für die Beförderung von Lampencylindern nach Paris, 13 für die Beförderung von Hohlglaswaren, 14 für die Beförderung von frischem Obst (Kern- und Steinobst), sowie Wallnüssen — Änderung von Stationsnamen.

Teil II. Heft 1^e vom 1. Dezember 1896.

Nachtrag I, gültig vom 1. Mai 1899: Änderungen infolge Verstaatlichung der hessischen Ludwigsbahn und der am 1. April 1897 eingetretenen anderweiten Abgrenzung verschiedener Direktionsbezirke — Berichtigungen des Tarifs.

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen). (G. V. kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in Strassburg.)

Teil I B, gültig vom 1. Januar 1899: Reglement und Tarife für die direkte Beförderung von Gütern und Fahrzeugen zwischen Stationen der Deutschen Bahnen einerseits und Stationen der Französischen Ostbahnen andererseits über Fentsch, Amanweiler, Novéant, Chambrey, Deutsch-Avricourt und Alt-Münsterol — Tarifvorschriften und Güterklassifikation.

Hierdurch wird der bisherige Teil I B vom 1. Januar 1890 mit den Nachträgen I—XI ausser Kraft gesetzt.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr. (G. V.: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in Strassburg.)

Teil II. Abteilung A vom 1. Februar 1898.

II. Nachtrag, gültig vom 1. April 1899: Änderungen und Ergänzungen des Verzeichnisses der deut-

Digitized by Google

allemandes — nouvelle édition du tarif général pour la grande vitesse et le transport des colis isolés en petite vitesse sur les parcours non italiens — additions et rectifications aux barêmes et aux tarifs exceptionnels.

Union Est-Centre-Sud-Ouest Allemande. (A. g.: direction royale à Erfurt.)

IIe partie du 1er mai 1897.

IVe supplément, valable depuis le 1er avril 1899: modifications et additions aux prescriptions spéciales d'application des tarifs et aux tarifs exceptionnels.

IIe partie. Fascicule 3 du 1er mai 1897.

IVe supplément, valable depuis le 1er avril 1899: suppression de taxes — nouvelle délimitation de quelques réseaux des directions royales — modifications et additions aux remarques préliminaires du tableau des distances kilométriques — changement de noms de stations — taxes pour Neufahrwasser (enclave franche), station nouvellement admise de la direction royale à Dantzig — distances pour les stations nouvellement admises de Breslau gare de la Marche et de Fribourg, Brockau et Schweidnitz Niederstadt, stations de la direction royale à Breslau, Bock-Wallendorf, Gräfenthal et Taubenbach, stations de la direction royale à Erfurt, Dommitzsch, Ruhland et Uhsmannsdorf, stations de la direction royale à Halle s. S., et Bobrek, station de la direction royale à Kattowitz — distances pour Lautenbach en Alsace et Münzthal-St-Louis, stations nouvellement admises des chemins de fer d'Alsace-Lorraine — modification et addition aux tarifs exceptionnels.

Chemins de fer d'Alsace-Lorraine et chemin de fer Guillaume-Luxembourg. (A. g.: direction impériale générale des chemins de fer d'Alsace-Lorraine à Strasbourg.)

Tarif pour le transport des marchandises en trafic intérieur.

IIe partie, valable depuis le 15 avril 1899: dispositions spéciales, barêmes et tarifs exceptionnels.

Ce tarif supprime et remplace la IIe partie du 1er juin 1895 et ses suppléments.

schen Stationen — Neuauflage des allgemeinen Tarifes für Eil- und Stückgut für die ausseritalienischen Strecken — Ergänzungen und Berichtigungen der Tariftabellen und der Ausnahmetarife,

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Eisenbahn-Verband. (G. V.: königliche Eisenbahndirektion in Erfurt.)

Teil II vom 1. Mai 1897.

Nachtrag IV, gültig vom 1. April 1899: Änderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften und der Ausnahmetarife.

Teil II. Heft 3 vom 1. Mai 1897.

Nachtrag IV, gültig vom 1. April 1899: Aufhebung von Frachtsätzen — anderweite Abgrenzung einzelner Direktionsbezirke — Änderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger — Änderungen von Stationsnamen — Frachtsätze für die neu einbezogene Station Neufahrwasser (Freibezirk) des Eisenbahndirektionsbezirks Danzig — Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Breslau Märkisch-Freiburger Bahnhof, Brockau und Schweidnitz Niederstadt des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau, Bock-Wallendorf, Gräfenthal und Taubenbach des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt, Dommitzsch Ruhland und Uhsmannsdorf des Eisenbahndirektionsbezirks Halle a. S. und Bobrek des Eisenbahndirektionsbezirks Kattowitz — Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Lautenbach i. Elsass und Münzthal-St. Louis der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen — Änderung und Ergänzung der Ausnahmetarife.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und Wilhelm Luxemburg-Eisenbahn. (G. V.: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in Strassburg.)

Gütertarif für den Binnenverkehr.

Teil II, gültig vom 15. April 1899: Besondere Bestimmungen nebst Tariftabellen und Ausnahmetarifen.

Hierdurch wird der Teil II vom 1. Juni 1895 nebst Nachträgen aufgehoben.

Digitized by Google

Trafic des marchandises Alsace-Lorraine-Luxembourg-Bavière. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Bavière à Munich.)

IIe partie du 1er juillet 1895.

Ve supplément, valable depuis le 1er avril 1899: modifications et additions au tableau des distances kilométriques et aux barêmes — changement d'un nom de station.

Tarif pour le transport des marchandises entre les chemins de fer d'Alsace-Lorraine et les chemins de fer de l'Etat de Prusse. (A. g.: direction royale à Erfurt.)

IIe partie du 1er octobre 1898.

Ier *supplément, valable depuis le 1er avril 1899:* nouvelle délimitation des réseaux des directions royales des chemins de fer de l'Etat de Prusse — changement de noms de stations — addition aux prescriptions spéciales d'application des tarifs — modifications et additions aux remarques préliminaires du tableau des distances kilométriques — modifications et additions au tableau des distances kilométriques, à savoir: nouvelles distances pour Breslau gare de la Marche et de Fribourg, Brockau, Schweidnitz Niederstadt, stations de la direction royale à Breslau, Bock-Wallendorf, Gräfenthal, Oberrottenbach, Taubenbach, stations de la direction royale à Erfurt, Dommitzsch, Ruhland, Uhsmannsdorf, stations de la direction royale à Halle s. Saale, Pommerensdorf et Sassnitzport, stations de la direction royale à Stettin, ainsi que distances réduites pour Puschkowa, station de la direction royale à Breslau, et Frankenhausen (Kyffhäuser), station de la direction royale à Erfurt — modifications et additions aux tarifs exceptionnels — rectification au tarif.

Union Rhénane-Westphalienne-Sud-Ouest Allemande. (A. g.: direction royale à Cologne.)

IIe partie, valable depuis le 1er avril 1899: dispositions spéciales et taxes pour le trafic des marchandises.

Ce tarif annule et remplace les fascicules de la IIe partie des 1er janvier et 1er août 1896.

Elsass-Lothringisch-Luxemburgisch-Bayerischer Güterverkehr. (G. V.: Generaldirektion der königlich Bayerischen Staatseisenbahnen in München.)

Teil II vom 1. Juli 1895.

Nachtrag V, gültig vom 1. April 1899: Änderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Tariftabellen — Änderung eines Stationsnamens.

Reichsbahn-Staatsbahn-Verkehr. (G. V.: königliche Eisenbahndirektion in Erfurt.)

Teil II vom 1. Oktober 1898.

Nachtrag I, gültig vom 1. April 1899: Anderweite Abgrenzung der Direktionsbezirke der Preussischen Staatseisenbahnen — Änderung von Stationsnamen — Ergänzung der besonderen Tarifvorschriften — Änderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger — Änderungen und Ergänzungen zum Kilometerzeiger, und zwar: neue Entfernungen für die Stationen Breslau Märkisch-Freiburger Bahnhof, Brockau, Schweidnitz Niederstadt des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau, Bock-Wallendorf, Gräfenthal, Oberrottenbach, Taubenbach des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt, Dommitzsch, Ruhland, Uhsmannsdorf des Eisenbahndirektionsbezirks Halle a. Saale, Pommerensdorf und Sassnitz Hafen des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin, sowie ermässigte Entfernungen für die Stationen Puschkowa des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau und Frankenhausen (Kyffhäuser) des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt — Änderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife — Berichtigung des Tarifs.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Eisenbahn-Verband. (G. V.: königliche Eisenbahndirektion in Köln.)

Teil II, gültig vom 1. April 1899: besondere Bestimmungen und Tarifsätze für den Güterverkehr.

Hierdurch werden die Hefte des Teils II vom 1. Januar und 1. August 1896 aufgehoben und ersetzt.

Digitized by Google

IIe partie. Division G, valable depuis le 1er avril 1899: trafic entre les stations des directions royales à Cologne, Elberfeld, Essen et Münster du chemin de fer de Dortmund-Gronau-Enschede, d'Eisern-Siegen et de Créfeld, et les stations des chemins de fer de l'Etat néerlandais et du chemin de fer Brabant-Septentrional Allemand situées sur territoire allemand, d'une part, et Bâle, station des chemins de fer de l'Etat de Bade et des chemins de fer d'Alsace-Lorraine, d'autre part.

Ce tarif annule et remplace les distances et taxes qui sont en cause dans le fascicule de la division G de l'Union Rhénane-Westphalienne-Sud-Ouest Allemande du 1er novembre 1896 et dans ses suppléments et dans les fascicules 1 et 2 de l'Union Nord Allemande-Hesse-Sud-Ouest Allemande du 1er juin 1896 et ses suppléments.

Tarif exceptionnel 6 pour le transport des houilles, cendres de houilles, cokes de houilles, etc.

Fascicule 2 du 1er août 1897.

IVe supplément, valable depuis le 1er avril 1899: taxes pour Ruhrort Rhin, station nouvellement admise de la direction royale à Essen — taxes pour Münzthal-St. Louis, Pfalzbourg (chemin de fer à voie étroite) et Sufflenheim, stations nouvellement admises des chemins de fer d'Alsace-Lorraine — modifications diverses.

Trafic Saxon-Sud-Ouest Allemand. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Saxe à Dresde.)

IIe partie. Fascicule 4 du 1er mars 1891.

XIIe supplément, valable depuis le 1er mai 1899: modification des prescriptions générales d'application des tarifs — modification aux remarques préliminaires du tableau des distances kilométriques — changement de noms de stations — distances pour les stations nouvellement admises de Lautenbach en Alsace et Münzthal-St. Louis et distances modifiées et en partie réduites pour Mulhouse Nord, station des chemins de fer d'Alsace-Lorraine — modifications et additions aux barèmes de station — modifications et additions aux tarifs exceptionnels.

Union Sud-Ouest Allemande. (A. g. direction impériale générale des chemins de fer d'Alsace-Lorraine à Strasbourg.)

Teil II. Abteilung G, gültig vom 1. April 1899: Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Köln, Elberfeld, Essen und Münster, der Dortmund-Gronau-Enscheder-, Eisern-Siegener- und Krefelder Eisenbahn, sowie den auf deutschem Gebiete gelegenen Stationen der Niederlandischen Staats- und Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn einerseits und Basel Station der Badischen und der Elsass-Lothringischen Eisenbahnen andererseits.

Durch dieses Tarifheft werden die bezüglichen Entfernungen und Frachtsätze des Tarifheftes der Abteilung G des Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbandes vom 1. November 1896 nebst Nachträgen und der Hefte 1 und 2 des Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutschen Verbandes vom 1. Juni 1896 nebst Nachträgen aufgehoben.

Ausnahmetarif 6 für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlencoaks etc.

Heft 2 vom 1. August 1897.

Nachtrag IV, gültig vom 1. April 1899: Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Ruhrort Rhein des Direktionsbezirks Essen — Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Münzthal-St. Louis, Pfalzburg (Schmalspurbahn) und Sufflenheim der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen — Sonstige Änderungen.

Sächsisch-Südwestdeutscher Eisenbahn-Verband. (G. V.: königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden.)

Teil II. Heft 4 vom 1. März 1891.

Nachtrag XII, gültig vom 1. Mai 1899: Änderung der besonderen Tarifvorschriften — Änderung der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger — Änderung von Stationsnamen — Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Lautenbach i. Elsass und Münzthal-St. Louis und geänderte und teilweise ermässigte Entfernungen für die Station Mülhausen Nord der Reichseisenbahnen — Änderungen und Ergänzungen der Stations-Tariftabellen — Änderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.

Südwestdeutscher Eisenbahn-Verband. (G. V.: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in Strassburg.)

Digitized by Google

IIe partie du 1er mai 1895.

IVe supplément, valable depuis le 1er avril 1899: modifications et additions à la liste des marchandises à transporter aux prix et conditions des tarifs exceptionnels.

Fascicule 1 du 1er mai 1895.

VIIIe supplément, valable depuis le 1er avril 1899: modification aux remarques préliminaires — distances pour Goxweiler, station nouvellement admise des chemins de fer d'Alsace-Lorraine — distances pour Herxheim près Landau, Offenbach s. Queich et Tiefenthal, stations nouvellement admises, et nouvelles distances en partie réduites pour Frankenthal, station des chemins de fer du Palatinat — addition aux barêmes spéciaux — addition aux tarifs exceptionnels.

Fascicule 2 du 1er mai 1895.

VIIe supplément, valable depuis le 1er avril 1899: modification aux remarques préliminaires — distances pour Hohenfels et Zewen, stations nouvellement admises de la direction royale à St-Jean-Sarrebruck — distances pour Goxweiler, station nouvellement admise des chemins de fer d'Alsace-Lorraine — distances modifiées pour Bâle (chemins de fer d'Alsace-Lorraine) dans le trafic avec certaines stations de la direction royale à St-Jean-Sarrebruck — modification et addition aux tarifs exceptionnels.

Fascicule 5 du 1er mai 1895.

VIIIe supplément, valable depuis le 1er avril 1899: addition aux remarques préliminaires — distances pour Goxweiler, station nouvellement admise des chemins de fer d'Alsace-Lorraine — distances pour Asbach en Bade, station nouvellement admise de l'Etat de Bade, et nouvelles taxes en partie réduites pour Neckarau, Rheinau et Schwetzingen, stations des chemins de fer de l'Etat de Bade — addition aux taxes spéciales (barêmes de station) — modification et addition aux tarifs exceptionnels et à l'appendice.

IXe supplément, valable depuis le 1er mai 1899: nouvelles dispositions et taxes pour le trafic avec Mulhouse, station des chemins de fer d'Alsace-Lorraine.

Teil II vom 1. Mai 1895.

Nachtrag IV, gültig vom 1. April 1899: Änderungen und Ergänzungen des Verzeichnisses der nach Ausnahmetarifen zu befördernden Artikel.

1. Heft vom 1. Mai 1895.

Nachtrag VIII, gültig vom 1. April 1899: Änderung der Vorbemerkungen — Entfernungen für die neu aufgenommene Station Goxweiler der Reichseisenbahnen — Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Herxheim b. Landau, Offenbach a. d. Queich und Tiefenthal, und anderweite, teilweise ermässigte Entfernungen für die Station Frankenthal der Pfälzischen Eisenbahnen — Ergänzung der besonderen Frachtsätze — Ergänzung der Ausnahmetarife.

2. Heft vom 1. Mai 1895.

Nachtrag VII, gültig vom 1. April 1899: Änderung der Vorbemerkungen — Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Hohenfels und Zewen der königlichen Eisenbahndirektion zu St. Johann-Saarbrücken — Entfernungen für die neu aufgenommene Station Goxweiler der Reichseisenbahnen — Geänderte Entfernungen für Basel (Reichsb.) im Verkehr mit gewissen Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken — Änderung und Ergänzung der Ausnahmetarife.

5. Heft vom 1. Mai 1895.

Nachtrag VIII, gültig vom 1. April 1899: Änderung der Vorbemerkungen — Entfernungen für die neu aufgenommene Station Goxweiler der Reichseisenbahnen — Entfernungen für die neu aufgenommene Station Asbach i. Baden und anderweite, teilweise ermässigte Entfernungen für die Stationen Neckarau, Rheinau und Schwetzingen der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen — Ergänzung der besonderen Frachtsätze (Stationstarife) — Änderung und Ergänzung der Ausnahmetarife und des Anhanges.

Nachtrag IX, gültig vom 1. Mai 1899: neue Bestimmungen und Frachtsätze für den Verkehr mit Station Mülhausen der Reichseisenbahnen.

Digitized by Google

Unions Néerlandaises-Allemandes. (A. g.: direction royale à Elberfeld.)

Ire partie. Division B, valable depuis le 1er mai 1899: prescriptions d'application des tarifs et classification des marchandises — liste alphabétique de ces marchandises.

Ce tarif annule et remplace le chapitre B avec son appendice dans le tarif général pour le transport des marchandises Ire partie du 1er janvier 1893 et ses suppléments.

Union des chemins de fer Allemands-Néerlandais. (A. g.: direction royale à Elberfeld.)

IIe partie. Fascicule 2 du 1er février 1898.

3e supplément, valable depuis le 1er avril 1899: taxes réduites pour le transport des colis isolés (colis isolés en grande vitesse, classe générale des colis isolés en petite vitesse, tarif spécial pour le transport de certaines marchandises par colis isolés et tarif exceptionnel 1 pour certaines marchandises par colis isolés) — nouvelles taxes pour Hoogezand-Sappemeer, station des chemins de fer de l'Etat néerlandais — admission de Schötmar, station de la direction royale à Hanovre, Niederhone (avec les taxes du tarif spécial III) et Oderthal, station de la direction royale à Cassel, Husum, station de la direction royale à Altona, Betsche, Pinne, Poppe et Schwerin s. W., stations de la direction royale à Posen (avec les taxes du tarif spécial III), et Polzin, station de la direction royale à Stettin (avec les taxes du tarif spécial III), dans le trafic de l'union — modification et addition au tableau d'assimilation — rectifications et additions au tarif.

Supplément commun aux fascicules 1, 2 et 3, valable depuis le 1er avril 1899: changement dans la délimitation des réseaux des directions royales des chemins de fer de l'Etat de Prusse.

Union Néerlandaise-Bavaroise. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Bavière, à Munich.)

IIe partie du 1er juin 1883.

XXe supplément, valable depuis le 1er février 1899: taxes réduites pour le transport des colis isolés (grande vitesse et classe générale des colis isolés), ainsi que nouvelles taxes du tarif spécial

Niederländisch-Deutsche Eisenbahn-Verbände. (G. V.: königliche Eisenbahndirektion in Elberfeld.)

Teil I. Abteilung B, gültig vom 1. Mai 1899: Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation — alphabetisches Verzeichnis hierzu.

Hierdurch wird der Abschnitt B nebst Anhang in dem Verbands-Gütertarif Teil I vom 1. Januar 1893 und den zu demselben erschienenen Nachträgen aufgehoben.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahn-Verband. (G. V.: königliche Eisenbahndirektion in Elberfeld.)

Teil II. Heft 2 vom 1. Februar 1898.

Nachtrag 3, gültig vom 1. April 1899: ermässigte Frachtsätze für Stückgut (Eilstückgut, allgemeine Stückgutklasse, Specialtarif für bestimmte Stückgüter und Ausnahmetarif 1 für bestimmte Stückgüter) — anderweite Frachtsätze für die Station Hoogezand-Sappemeer der Niederländischen Staatsbahn — Aufnahme der Stationen: Schötmar des Direktionsbezirks Hannover, Niederhone (mit Sätzen des Specialtarifs III) und Oderthal des Direktionsbezirks Cassel, Husum des Direktionsbezirks Altona, Betsche, Pinne, Poppe und Schwerin a. W. des Direktionsbezirks Posen (mit Sätzen des Specialtarifs III) und Polzin des Direktionsbezirks Stettin (mit Sätzen des Specialtarifs III) in den Verbandsverkehr — Änderung bezw. Ergänzung des Assimilations-Verzeichnisses — Berichtigungen und Ergänzungen des Tarifs,

Gemeinsamer Nachtrag zu den Heften 1, 2 und 3, gültig vom 1. April 1899: Veränderungen in den Verwaltungsbezirken der preussischen Staatsbahnen.

Niederländisch-Bayerischer Verband. (G. V.: Generaldirektion der königlich Bayerischen Staatseisenbahnen in München.)

Teil II vom 1. Juni 1883.

Nachtrag XX, gültig vom 1. Februar 1899: ermässigte Frachtsätze für Stückgut (Eilstückgut und allgemeine Stückgutklasse), sowie neue Frachtsätze für den Specialtarif für bestimmte Stück-

Digitized by Google

pour le transport de certaines marchandises par colis isolés — dispositions applicables au trafic avec Eger, Franzensbad et Hof.

Trafic Rhénan-Westphalien-Néerlandais. (A. g.: direction royale à Elberfeld.)

C. IIe partie. Fascicule 1 du 1er avril 1895.

VIIe supplément, valable depuis le 1er septembre 1899: nouvelles taxes pour la station de Düsseldorf-Reisholz — admission de Frömern, Jürgesbruch et Tönisheide, stations de la direction royale à Elberfeld, dans le trafic — taxes pour les stations de Fröndenberg et Langschede — modification et addition aux tarifs exceptionnels — modifications diverses à des distances et taxes.

C. IIe partie. Fascicule 2 du 1er avril 1895.

VIIe supplément, valable depuis le 1er septembre 1899: nouvelles taxes pour la station de Düsseldorf-Reisholz — admission de Frömern, Jürgesbruch et Tönisheide, stations de la direction royale à Elberfeld — taxes pour les stations de Hemer, Iserlohn, Iserlohn gare de l'Est, Menden et Westig, ainsi que pour Fröndenberg et Langschede — addition aux taxes additionnelles — admission de Baarn et Soest, stations du chemin de fer Central néerlandais — modification et addition aux tarifs exceptionnels — rectifications au tarif.

C. IIe partie. Fascicule 3 du 1er avril 1895.

VIIe supplément, valable depuis le 1er septembre 1899: nouvelles taxes pour la station de Düsseldorf-Reisholz — admission de Frömern, Jürgesbruch et Tönisheide, stations de la direction royale à Elberfeld — taxes pour les stations de Hemer, Iserlohn, Iserlohn gare de l'Est, Menden, Westig, ainsi que pour Fröndenberg et Langschede — additions aux taxes additionnelles et au tableau d'assimilation — modification et addition aux tarifs exceptionnels — rectifications au tarif.

C. IIe partie. Fascicule 4 du 1er avril 1895.

VIIe supplément, valable depuis le 1er septembre 1899: nouvelles taxes pour la station de Düsseldorf-Reisholz — admission de Frömern, Jürgesbruch et Tönisheide, stations de la direction royale à Elberfeld — taxes pour la station de

güter — Bestimmungen für den Verkehr mit Eger, Franzensbad und Hof.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Verkehr. (G. V.: königliche Eisenbahndirektion in Elberfeld.)

C. Teil II. Heft 1 vom 1. April 1895.

Nachtrag VII, gültig vom 1. September 1899: anderweite Frachtsätze für die Station Düsseldorf-Reisholz — Aufnahme der Stationen Frömern, Jürgesbruch und Tönisheide des Direktionsbezirks Elberfeld in den Verkehr — Frachtsätze für die Stationen Fröndenberg und Langschede — Änderung und Ergänzung der Ausnahmetarife — sonstige Änderungen von Entfernungen und Frachtsätzen.

C. Teil II. Heft 2 vom 1. April 1895.

Nachtrag VII, gültig vom 1. September 1899: anderweite Frachtsätze für die Station Düsseldorf-Reisholz — Aufnahme der Stationen Frömern, Jürgesbruch und Tönisheide des Direktionsbezirks Elberfeld — Frachtsätze für die Stationen Hemer, Iserlohn, Iserlohn Ostbahnhof, Menden und Westig sowie Fröndenberg und Langschede — Ergänzung der Antossfrachtsätze — Aufnahme der Stationen Baarn und Soest der Niederländischen Centralbahn — Änderung und Ergänzung der Ausnahmetarife — Berichtigungen des Tarifs.

C. Teil II. Heft 3 vom 1. April 1895.

Nachtrag VII, gültig vom 1. September 1899: anderweite Frachtsätze für die Station Düsseldorf-Reisholz — Aufnahme der Stationen Frömern, Jürgesbruch und Tönisheide des Direktionsbezirks Elberfeld — Frachtsätze für die Stationen Hemer, Iserlohn, Iserlohn Ostbahnhof, Menden und Westig, sowie Fröndenberg und Langschede — Ergänzung der Anstossfrachtsätze, des Assimilationsverzeichnisses — Änderung und Ergänzung der Ausnahmetarife — Berichtigungen des Tarifs.

C. Teil II. Heft 4 vom 1. April 1895.

Nachtrag VII, gültig vom 1. September 1899: anderweite Frachtsätze für die Station Düsseldorf-Reisholz — Aufnahme der Stationen Frömern, Jürgesbruch und Tönisheide des Direktionsbezirks Elberfeld — Frachtsätze für die Station

Digitized by Google

Fröndenberg — addition aux taxes additionnelles — modification et addition aux tarifs exceptionnels — modifications diverses à des distances et taxes.

Tarifs exceptionnels pour le transport des houilles, cokes (à l'exception des cokes de gaz) et briquettes de charbon, etc.

Fascicule 1 du 1er avril 1897.

IVe supplément, valable depuis le 1er juin 1899: modifications à la délimitation des arrondissements des chemins de fer de l'Etat néerlandais — modifications à la délimitation des réseaux des chemins de fer de l'Etat de Prusse — nouvelles taxes pour Aalst-Waalre, Baexem-Heythuysen, Budel, Eysden, Gronsveld, Haelen, Maestricht, Meersen, Melick-Herkenbosch, Ruremonde, Simpelveld, Valkenbourg, Valkenswaard, Vlodrop, Weert et Wylré-Gulpen, stations des chemins de fer de l'Etat néerlandais — taxes en partie réduites du tarif exceptionnel A pour Beek-Elslov, Bunde, Echt, Geleen (Etat), Maasbracht, Nieuwstadt, Sittard et Susteren, stations des chemins de fer de l'Etat néerlandais — nouvelles taxes du tarif exceptionnel A pour les stations de Bobeldyk, Breedevoort, Obdam et Zevenaar, du chemin de fer Hollandais — admission d'Acht et de Nieuwstadt, stations des chemins de fer de l'Etat néerlandais, dans le tarif exceptionnel A — suppression des taxes pour Haspe, station de la direction royale à Elberfeld — rectification au tableau des mines, etc. — addition au tarif exceptionnel C — addition au tableau des distances kilométriques — rectifications de fautes d'impression du tarif principal.

Tarif exceptionnel, valable depuis le 15 mai 1899: pour le transport des houilles, cokes (à l'exception des cokes de gaz) et briquettes de charbon par charges d'au moins 10 000 kg ou payant pour 10 000 kg par wagon employé au départ de Simpelveld, station des chemins de fer de l'Etat néerlandais et à destination de stations des directions royales de Cologne et de St-Jean-Sarrebruck.

Ce tarif annule les taxes y relatives du tarif exceptionnel du 10 janvier 1898.

Fröndenberg — Ergänzung der Anstossfrachtsätze — Änderung und Ergänzung der Ausnahmetarife — sonstige Änderungen von Entfernungen und Tarifsätzen.

Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen, Coaks (ausgenommen Gascoaks) und Steinkohlenbriquettes etc.

Heft 1 vom 1 April 1897.

Nachtrag IV, gültig vom 1. Juni 1899: Änderungen in den Verwaltungsbezirken der Niederländischen Eisenbahnen — Änderungen in den Verwaltungsbezirken der Preussischen Staatsbahnen — anderweite Frachtsätze für die Stationen Aalst-Waalre, Baexem-Heythuysen, Budel, Eysden, Gronsveld, Haelen, Maastricht, Meersen, Melick-Herkenbosch, Roermond, Simpelveld, Valkenburg, Valkenswaard, Vlodrop, Weert und Wylré-Gulpen der Niederländischen Staatsbahn — teilweise ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs A für die Stationen Beek-Elsloo, Bunde, Echt, Geleen (Staatsbahn), Maasbracht, Nieuwstadt, Sittard und Susteren der Niederländischen Staatsbahn — neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs A für die Stationen Bobeldyk, Breedevoort, Obdam und Zevenaar der Holländischen Eisenbahn — Aufnahme der Stationen Acht und Nieuwstadt der Niederländischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif A — Aufhebung der Frachtsätze der Station Haspe des Eisenbahndirektionsbezirks Elberfeld — Berichtigung des Verzeichnisses der Zechen etc. — Ergänzung des Ausnahmetarifs C — Ergänzung des Kilometerzeigers — Druckfehler-Berichtigungen des Haupttarifs.

Ausnahmetarif, gültig vom 15. Mai 1899: für die Beförderung von Steinkohlen, Coaks (ausgenommen Gascoaks) und Steinkohlenbriquettes für Sendungen von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für jeden Wagen von der Station Simpelveld der Niederländischen Staatseisenbahn nach Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Köln und St. Johann-Saarbrucken.

Hierdurch werden die bezüglichen Frachtsätze des Ausnahmetarifs vom 10. Januar 1898 aufgehoben.

Digitized by Google

Trafic des houilles Bohême-Nord Allemand. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Saxe, à Dresde.)

Tarifs du 1er novembre 1896.

VIIIe supplément, valable depuis le 1er mars 1899: addition à l'avant-propos — changement de noms de stations — passage de diverses stations à d'autres districts d'administration — nouvelles taxes pour les stations du chemin de fer Nordhausen-Wernigerode — nouvelles taxes pour Settenz, station du chemin de fer d'Aussig-Teplitz — ouverture de Bock-Wallendorf et Weickelsdorf, haltes de la direction royale à Erfurt — modification et addition au tableau des taxes des voies de raccordement industrielles — modification et addition au tableau des distances kilométriques.

Trafic des houilles Bohême-Saxe. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Saxe, à Dresde.)

Tarifs du 1er avril 1896.

Ve supplément, valable depuis le 1er mars 1899: changement d'un nom de station — nouvelles taxes pour Brandis, station des chemins de fer de l'Etat de Saxe, et Settenz, station du chemin de fer d'Aussig-Teplitz — addition aux taxes réduites pour les stations de Gröditz, Langenberg près Riesa, Riesa, Riesa quai de l'Elbe, Meissen-Cölln et Triebischthal — modification et addition au tableau des stations des chemins de fer saxons à voie étroite — addition au tableau des taxes des voies de raccordement industrielles — modification et addition au tableau des distances kilométriques — rectifications au tarif.

VIe supplément, valable depuis le 1er juin 1899: changement de noms de stations — taxes modifiées et taxes réduites — nouvelles taxes pour Weissig près Grossenhain, station des chemins de fer de l'Etat de Saxe, et Münchhof, station des chemins de fer de l'Etat autrichien — taxes réduites pour Meissen-Cölln (embranchement de Neusörnewitz) — modification au tableau des taxes des voies de raccordement industrielles — addition au tableau des distances kilométriques.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr (G. V.: königl. Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden).

Tarife vom 1. November 1896.

Nachtrag VIII, gültig vom 1. März 1899: Ergänzung des Vorwortes — Änderung von Stationsnamen — Übergang verschiedener Stationen in andere Eisenbahndirektionsbezirke — neue Frachtsätze für Stationen der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn — neue Frachtsätze für die Station Settenz der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn — Eröffnung der Haltestellen Bock-Wallendorf und Weickelsdorf des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt — Änderung und Ergänzung des Verzeichnisses der Schleppbahn-Gebühren — Änderung und Ergänzung des Kilometerzeigers.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr (G. V.: königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden.)

Tarife vom 1. April 1896.

Nachtrag V, gültig vom 1. März 1899: Änderung eines Stationsnamens — neue Frachtsätze für die Station Brandis der Sächsischen Staatseisenbahnen und die Station Settenz der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn — Ergänzung der ermässigten Frachtsätze für die Stationen Gröditz, Langenberg b. Riesa, Riesa, Riesa Elbquai, Meissen-Cölln und Triebischthal — Änderung und Ergänzung des Verzeichnisses der Verkehrsstellen der Sächsischen Schmalspurbahnen — Ergänzung des Verzeichnisses der Schleppbahn-Gebühren — Änderung und Ergänzung des Kilometerzeigers — Berichtigungen des Tarifs.

Nachtrag VI, gültig vom 1. Juni 1899: Änderung von Stationsnamen — abgeänderte und ermässigte Frachtsätze — neue Frachtsätze für die Station Weissig b. Grossenhain der Sächsischen Staatseisenbahnen und die Station Münchhof der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen — ermässigte Frachtsätze für Meissen-Cölln (Zweiggleis Neusörnewitz) — Änderung des Verzeichnisses der Schleppbahn-Gebühren — Ergänzung des Kilometerzeigers.

Digitized by Google

Appendice du 1er avril 1896.

Ve supplément, valable depuis le 1er mars 1899: nouvelles taxes pour Settenz, station du chemin de fer d'Aussig-Teplitz — addition au tableau des taxes des voies de raccordement industrielles — addition au tableau des distances kilométriques.

Union des ports de mer Allemands-Ouest Austro-Hongrois. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Saxe, à Dresde.)

IIe partie du 1er août 1897.

2e supplément, valable depuis le 1er avril 1899: modification et addition au chapitre III (barêmes) — nouvelles taxes pour la grande vitesse, ainsi que pour les colis isolés des classes I et II, des tarifs exceptionnels n° 3 B II c 2 (fer) et n° 10 D (articles en laiton, etc.) — admission de la station de Ternitz dans le tarif exceptionnel n° 11 A pour le transport de la gomme brute — addition au tarif exceptionnel n° 16 (coton, etc.) — nouveaux tarifs exceptionnels n° 24 (amiante brut) et n° 25 (cuivre brut) — addition au tableau des distances kilométriques — rectifications et additions au tarif.

Trafic Nord Allemand-Galicie et Bucovine. (A. g.: direction royale à Breslau.)

IIe partie. 1er fascicule du 1er février 1899.

Ier supplément, valable depuis le 1er mai 1899: admission de stations dans le tarif de classification et dans le tarif exceptionnel n° 3 — extension des tarifs exceptionnels n° 4 (fers), n° 5 (machines agricoles), n° 6 *a* et *b* (minerais de toute sorte et scories), n° 21 (semences), n° 43 (œufs) et n° 45 (fruits) — admission des stations de Szczerzec, ainsi que de Kandrzin et Stettin dans le tarif exceptionnel n° 46 (graines de trèfle) — addition au tableau des distances kilométriques — passage de certaines stations à d'autres directions royales — fermeture de la station de Cologne-Deutz au transport des colis isolés en petite vitesse — rectifications au tarif.

IIe supplément, valable depuis le 1er mai 1899: admission de Pommerensdorf, station de la direction royale à Stettin, dans le tarif — nouveau tarif exceptionnel n° 47 (harengs) — nouveau tarif exceptionnel n° 48 (riz).

Anhang vom 1. April 1896.

Nachtrag V, gültig vom 1. März 1899: neue Frachtsätze für die Station Settenz der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn — Ergänzung des Verzeichnisses der Schleppbahn-Gebühren — Ergänzung des Kilometerzeigers.

Deutsch-Westösterreichisch-Ungarischer Seehafen-Verband. (G. V.: königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden.)

Teil II vom 1. August 1897.

Nachtrag 2, gültig vom 1. April 1899: Änderung und Ergänzung des Abschnittes III (Tariftabellen) — anderweite Frachtsätze für Eilgut, sowie für Stückgüter der Klasse I und II, der Ausnahme-Tarife Nr. 3 B II c 2 (Eisen) und Nr. 10 D (Messingwaren etc.) — Einbeziehung der Station Ternitz in den Ausnahme-Tarif Nr. 11 A für Rohgummi — Ergänzung des Ausnahme-Tarifs Nr. 16 (Baumwolle etc.) — neue Ausnahme-Tarife Nr. 24 (Rohasbest) und Nr. 25 (Rohkupfer) — Ergänzung des Kilometerzeigers — Berichtigungen und Ergänzungen des Tarifs.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. (G. V.: königliche Eisenbahndirektion in Breslau.)

Teil II. Heft 1 vom 1. Februar 1899.

Nachtrag I, gültig vom 1. Mai 1899: Einbeziehung von Stationen in den Klassentarif und Ausnahmetarif 3 — Erweiterung der Ausnahmetarife 4 (Eisen), 5 (landwirtschaftliche Maschinen), 6 *a* und *b* (Erze aller Art und Schlacken), 21 (Sämereien), 43 (Eier), 45 (Obst) — Einbeziehung der Stationen Szczerzec, sowie Kandrzin und Stettin in den Ausnahmetarif 46 (Kleesaaten) — Ergänzung des Kilometerzeigers — Übergang einzelner Stationen in andere Direktionsbezirke — Schliessung des Bahnhofes Köln-Deutz für den Frachtstückgutverkehr — Berichtigungen des Tarifes.

Nachtrag II, gültig vom 1. Mai 1899: Einbeziehung der Station Pommerensdorf des Direktionsbezirks Stettin — neuer Ausnahmetarif 47 (Heringe) — neuer Ausnahmetarif 48 (Reis).

Digitized by Google

IIe partie. Fascicule 2 du 1er janvier 1898.
Ve supplément, valable depuis le 1er mai 1899: modification et addition aux conditions d'application du tarif — taxes en partie réduites des tarifs exceptionnels au départ de Milówka, Raycza, Sól, Weg-Górka, Zwardón — admission de stations ainsi que taxes réduites pour Landsberg s. W. — modifications au tarif — passage de certaines stations à d'autres directions royales.

IIe partie. Fascicule 3 du 1er octobre 1896.
VIe supplément, valable depuis le 1er mai 1899: addition aux conditions d'application du tarif — admission de stations dans le tarif — taxes réduites pour le transport des haricots à destination de Dantzig transit et Neufahrwasser transit — passage de certaines stations à d'autres directions royales — fusion des gares de la Marche et de Fribourg, à Breslau — rectification au tarif.

Union Est Allemande-Autrichienne. (A. g.: direction royale à Breslau.)

IIe partie. Fascicule 1 du 1er mars 1899.
Ier supplément, valable depuis le 1er mai 1899: modification aux remarques préliminaires — addition et modification au tableau des stations allemandes admises dans le tarif — addition au tableau des stations des chemins de fer de l'Etat autrichien faisant partie de l'Union — nouvelles taxes du tarif par classes et du tarif exceptionnel n° 1 (céréales, etc.) — nouveaux tarifs exceptionnels n° 2 A (son, tourteaux, etc.) et n° 2 B (son en provenance de l'Autriche) — nouvelles taxes des tarifs exceptionnels n° 3 A (bois du tarif spécial II), n° 3 B (bois du tarif spécial III), n° 10 A (fer et acier, etc.), n° 23 A (chaux calcinée), n° 34 (terre à porcelaine, etc.), n° 35 (potasse), n° 39 (laine de mouton, etc.), n° 43 C (tuiles), n° 46 (argile et argile schisteuse), n° 53 (minerais de fer), n° 54 (minerais de fer et pyrites), n° 55 A (minerais de fer pour hauts fourneaux), n° 56 (scories de fer, etc.) et n° 57 (scories de fer pour hauts fourneaux) — nouveaux tarifs exceptionnels n° 59 (eaux ammoniacales provenant de l'épuration de l'acide

Teil II. Heft 2 vom 1. Januar 1898.
Nachtrag V, gültig vom 1. Mai 1899: Änderung bezw. Ergänzung der Tarifbestimmungen — teilweise ermässigte Frachtsätze für die Ausnahmetarife im Verkehre mit Milówka, Raycza, Sól, Weg-Górka, Zwardoń — Einbeziehung von Stationen, sowie ermässigte Frachtsätze für Landsberg a. W. — Änderungen des Tarifes — Übergang einzelner Stationen in andere Direktionsbezirke.

Teil II. Heft 3 vom 1. Oktober 1896.
Nachtrag VI, gültig vom 1. Mai 1899: Ergänzung der Tarifbestimmungen — Einbeziehung von Stationen — ermässigte Frachtsätze für Bohnen nach Danzig transit und Neufahrwasser transit — Übergang einzelner Stationen in andere Direktionsbezirke — Verschmelzung des Markischen und Freiburger Bahnhofes in Breslau — Berichtigung des Tarifs.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahn-Verband. (G. V.: königliche Eisenbahndirektion in Breslau.)

Teil II. Heft 1 vom 1. März 1899.
Nachtrag I, gültig vom 1. Mai 1899: Änderung der Vorbemerkungen — Ergänzung und Änderung des Verzeichnisses der in den Tarif einbezogenen deutschen Stationen — Ergänzung des Verzeichnisses der dem Verbande angehörigen Stationen der k. k. Staatsbahnen — neue Frachtsätze des Klassentarifs und des Ausnahmetarifs Nr. 1 (Getreide etc.) — neue Ausnahmetarife Nr. 2 A (Kleie, Ölkuchen etc.) und Nr 2 B (Kleie aus Oesterreich) — neue Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 3 A (Holz des Sp.-T. II), Nr. 3 B (Holz des Sp.-T. III), Nr. 10 A (Eisen und Stahl etc.), Nr. 23 A (Kalk, gebrannt), Nr. 34 (Porzellanerde etc.), Nr. 35 (Pottasche), Nr. 39 (Schafwolle etc.), Nr. 43 C (Ziegel), Nr. 46 (Thon und Schieferthon), Nr. 53 (Eisenerze), Nr. 54 (Eisenerze und Eisensteine), Nr. 55 A (Eisenerze zum Hochofenbetrieb), Nr. 56 (Eisenschlacken etc.) und Nr. 57 (Eisenschlacken zum Hochofenbetrieb) — neue Ausnahmetarife Nr. 59 (Schwefelsäure-Abfallwasser), Nr. 60 (Erzabfälle), Nr. 61 (Rauhkarden, Weberdisteln) und Nr. 62 (Drainröhren

Digitized by Google

sulfurique), n° 60 (déchets de minerais), n° 61 (chardons à carder et cardères à foulon) et n° 62 (tuyaux de drainage) — addition au tableau des distances kilométriques — rectifications au tarif.

IIe partie. Fascicule 2 du 1er janvier 1896.

VIIe supplément, valable depuis le 1er mai 1899: addition au tableau des stations des directions royales de l'Etat de Prusse admises dans le tarif — addition au tableau des stations appartenant aux chemins de fer de l'Etat autrichien faisant partie de l'Union — application des taxes pour les classes par wagons complets C¹ et C² contenues dans le tarif principal et dans les suppléments — addition aux tarifs de soudure pour le trafic des marchandises dénommées dans la classification — suppression des taxes pour les stations de Grünberg en Silésie et Neusalz s. O. — nouvelles taxes pour la classe de la grande vitesse et les classes I et II des marchandises par colis isolés pour Troppau, station des chemins de fer du Nord de l'Empereur Ferdinand, et Settenz, station du chemin de fer d'Aussig-Teplitz — nouvelles taxes du tarif exceptionnel n° 1 (céréales, etc.) — nouveaux tarifs exceptionnels n° 2 A (son, etc.) et n° 2 B (son en provenance de l'Autriche) — modification de la dénomination des marchandises du tarif exceptionnel n° 3 A — admission de la station de Moabit dans le tarif exceptionnel n° 8 (fer et acier) — nouvelles taxes des tarifs exceptionnels n° 8 (fer et acier, etc.) et n° 13 (sable verrier) — admission de la station de Moabit dans le tarif exceptionnel n° 14 (marchandises de la classe I pour colis isolés par wagons complets) — nouveau tarif exceptionnel n° 15 (graphite, etc.) — nouvelles taxes des tarifs exceptionnels n° 19 (chaux), n° 22 (marbre pulvérisé), n° 26 (terre à porcelaine, etc.) et n° 27 (potasse) — taxes augmentées et réduites du tarif exceptionnel n° 38 (pétrole, etc.) — nouveaux tarifs exceptionnels n° 45 (phosphates de minerais), n° 46 (extrait de bois de chêne et de bois de pin) et n° 47 (chardons à carder) — addition au tableau des distances kilométriques — changement de noms de stations.

— Ergänzung des Kilometerzeigers — Tarifberichtigungen.

Teil II. Heft 2 vom 1. Januar 1896.

Nachtrag VII, gültig vom 1. Mai 1899: Ergänzung des Verzeichnisses der in den Tarif einbezogenen Stationen der preussischen Staatsbahnbezirke — Ergänzung des Verzeichnisses der dem Verbande angehörenden Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen — Anwendung der im Haupttarife und in den Nachträgen enthaltenen Frachtsätze der Wagenladungsklassen C¹ und C² — Ergänzung der Anstosstarife für den Klassengutverkehr — Aufhebung der Frachtsätze für die Stationen Grünberg i. Schl. und Neusalz a. O. — neue Frachtsätze für die Eilgutklasse und für die Stückgutklassen I und II, für die Station Troppau K. F. N. B. und für die Station Settenz A. T. E. — neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 1 (Getreide etc.) — neue Ausnahmetarife Nr. 2 A (Kleie etc.) und Nr. 2 B (Kleie aus Oesterreich) — Änderung der Warenbezeichnung des Ausnahmetarifs Nr. 3 A — Aufnahme der Station Moabit in den Ausnahmetarif Nr. 8 (Eisen und Stahl) — neue Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 8 (Eisen und Stahl etc.) und Nr. 13 (Glassand) — Aufnahme der Station Moabit in den Ausnahmetarif Nr. 14 (Güter der Stückgutklasse I in Wagenladungen) — neuer Ausnahmetarif Nr. 15 (Graphit etc.) — neue Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 19 (Kalk), Nr. 22 (Marmormehl), Nr. 26 (Porzellanerde etc.) und Nr. 27 (Pottasche) — erhöhte und ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 38 (Petroleum etc.) — neue Ausnahmetarife Nr. 45 (Phosphate, mineralische), Nr. 46 (Eichenholz- und Fichtenholz-Extrakt) und Nr. 47 (Rauhkarden) — Ergänzung des Kilometerzeigers — Stationsnamenänderungen.

Digitized by Google

Union des chemins de fer Austro-Hongrois-Bavarois. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Bavière à Munich.)

IVe partie. Fascicule 1 du 1er janvier 1894.

VIe supplément, valable depuis le 1er mai 1899: addition à l'entête du tarif — addition aux dispositions spéciales pour le transport des bois — addition et modifications aux barêmes I et II pour le transport des bois — taxes pour le transport des bois entre certaines stations des chemins de fer de l'Etat de Bavière et du chemin de fer d'intérêt local de Salzkammergut — changement de noms de stations.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahn-Verband. (G. V.: Generaldirektion der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in München.)

Teil IV. Heft 1 vom 1. Januar 1894.

Nachtrag VI, gültig vom 1. Mai 1899: Ergänzung des Titelblattes — Ergänzung der besonderen Bestimmungen für Holz — Ergänzung und Änderung der Tariftabellen I und II für Holz — Frachtsätze für die Beförderung von Holz im Verkehre zwischen Stationen der k. Bayerischen Staatseisenbahnen und der Salzkammergut-Lokalbahn — Stationsnamenänderung.

Union Saxonne-Autrichienne. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Saxe à Dresde.)

Tarifs du 1er octobre 1898.

Ier supplément, valable depuis le 15 mai 1899: changement de noms de stations — modification des tarifs pour le transport des marchandises — nouvelles taxes.

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahn-Verband. (G. V.: königl. Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden.)

Tarife vom 1. Oktober 1898.

Nachtrag I, gültig vom 15. Mai 1899: Änderungen von Stationsbezeichnungen — Änderung der Gütertarife — neue Frachtsätze.

Union Saxonne-Austro-Hongroise. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Saxe à Dresde.)

Trafic avec l'Autriche.

IIe partie. Fascicule 4 du 1er mars 1898.

IIe supplément, valable depuis le 1er juin 1899: changement de noms de stations — taxes nouvelles et modifiées du tarif exceptionnel pour le transport du son, tourteaux et farine de tourteaux et déchets de mélasse — rectification au tarif principal.

Sächsisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband. (G. V.: königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden.)

Verkehr mit Österreich.

Teil II. Heft 4 vom 1. März 1898.

Nachtrag II, gültig vom 1. Juni 1899: Änderung von Stationsnamen — neue und geänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Kleie, Ölkuchen, Ölkuchenmehl und Melassefutter — Berichtigung des Haupttarifs.

Union des chemins de fer Saxons-Hongrois. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Saxe à Dresde.)

IIe partie. Fascicule 1 du 1er septembre 1893.

VIIe supplément, valable depuis le 1er mai 1899: admission des stations de Buda-Császárfürdő-kitérő et Budapest-Angyalföld — tarif exceptionnel 24 pour le transport des pierres de Dinas — changement d'un nom de station — rectification de fautes d'impression — addition au tableau des distances kilométriques.

Sächsisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband. (G. V.: königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden.)

Teil II. Heft 1 vom 1. September 1893.

Nachtrag VII, gültig vom 1. Mai 1899: Einbeziehung der Stationen Buda-Császárfürdő-kitérő und Budapest-Angyalföld — Ausnahme-Tarif 24 für die Beförderung von Dinassteinen — Änderung eines Stationsnamens — Berichtigungen von Druckfehlern — Ergänzung des Kilometerzeigers.

Digitized by Google

IIe partie. Fascicule 2 du 1er mars 1893.

VIIIe supplément, valable depuis le 1er mai 1899: addition et modification aux dispositions spéciales — taxes modifiées du tarif exceptionnel 5d (son, etc.) — admission des stations de Buda-Császárfürdő-kiterő et Budapest-Angyalföld — addition au tableau des distances kilométriques — changement de noms de stations.

IIe partie. Fascicule 3 du 1er mars 1893.

VIIIe supplément, valable depuis le 1er mai 1899: addition aux dispositions spéciales — taxes réduites du tarif exceptionnel 5d (son, etc.) — admission des stations de Buda-Császárfürdő-kitérő et Budapest-Angyalföld — admission de la station de Leipzig (gare de Magdebourg) — addition au tableau des distances kilométriques.

IIe partie. Fascicule 4 du 1er septembre 1893.

VIIe supplément, valable depuis le 1er mai 1899: admission des stations de Buda-Császárfürdő-kiterő et Budapest-Angyalföld — admission de la station de Leipzig (gare de Magdebourg) — addition au tableau des distances kilométriques.

Union Allemande-Austro-Hongroise. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Bavière à Munich.)

IIe partie. Fascicule 7 du 1er février 1898.

Ier supplément, valable depuis le 1er juin 1899: modification à la table des matières — modifications aux tarifs généraux — nouvelles taxes pour la grande vitesse et les classes I et II pour les colis isolés en petite vitesse — taxes en partie modifiées du tarif spécial II — modifications et additions aux tarifs exceptionnels.

IIe partie. Fascicule 9 du 1er février 1898.

Ier supplément, valable depuis le 1er juin 1899: modifications aux remarques préliminaires des tarifs généraux, etc. — modification aux tarifs généraux pour les transports en grande vitesse, en petite vitesse par colis isolés, pour les classes par wagons complets et pour les tarifs spéciaux — modifications et additions aux tarifs spéciaux.

Teil II. Heft 2 vom 1. März 1893.

Nachtrag VIII, gültig vom 1. Mai 1899: Ergänzung und Änderung der sonstigen besonderen Bestimmungen — Abgeänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5*d* (Kleie etc.) — Einbeziehung der Stationen Buda-Császárfürdö-kitérö und Budapest-Angyalföld — Ergänzung des Kilometerzeigers — Änderung von Stationsnamen.

Teil II. Heft 3 vom 1. März 1893.

Nachtrag VIII, gültig vom 1. Mai 1899: Ergänzung der sonstigen besonderen Bestimmungen — Abgeänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5*d* (Kleie etc.) — Einbeziehung der Stationen Buda-Császárfürdö-kitérö und Budapest-Angyalföld — Einbeziehung der Station Leipzig (Magdeburger Bahnhof) — Ergänzung des Kilometerzeigers.

Teil II. Heft 4 vom 1. September 1893.

Nachtrag VII, gültig vom 1. Mai 1899: Einbeziehung der Stationen Buda-Császárfürdö-kitérö und Budapest-Angyalfold — Einbeziehung der Station Leipzig (Magdeburger Bahnhof) — Ergänzung des Kilometerzeigers.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband. (G. V.: Generaldirektion der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen in München.)

Teil II. Heft 7 vom 1 Februar 1898.

Nachtrag I, gültig vom 1. Juni 1899: Änderung des Inhaltsverzeichnisses — Änderungen zu den allgemeinen Tarifen — neue Frachtsätze für Eilgut und die Stückgutklassen I und II — teilweise geänderte Frachtsätze des Specialtarifes II — Änderungen zu den Ausnahmetarifen.

Teil II. Heft 9 vom 1 Februar 1898.

Nachtrag I, gültig vom 1. Juni 1899: Änderung der Vorbemerkungen zu den allgemeinen Tarifen, etc. — Änderung der allgemeinen Tarife für Eilgut, Stückgut, Wagenladungsklassen und Specialtarife — Änderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.

Digitized by Google

Union Allemande-Russe. (A. g.: direction royale à Bromberg.)

Tarif d'exportation du 1er janvier 1895.

VIIe supplément, valable depuis le 15 avril 1899: admission de nouvelles stations — nouvelles taxes pour des stations des chemins de fer de l'Etat de Bavière — nouvelles taxes pour Schramberg, station des chemins de fer de l'Etat de Wurtemberg — rectifications au tarif.

Trafic Russe-Est de la Prusse via Grajewo.

Tarif pour le transport des marchandises du 1er/13 février 1899.

IIe supplément, valable depuis le 20 mars/1er avril 1899: nouvelles taxes pour les transports en grande vitesse et les deux classes par colis isolés sur les lignes allemandes dans la direction de la Russie — extension du tarif exceptionnel 20 pour le transport du pétrole — nouveau tarif exceptionnel 23 pour le transport des colis isolés destinés à l'exportation vers les pays d'outre-mer — rectifications et additions au tarif.

Trafic Russe-Prusse orientale via Mlawa.

Tarif pour le transport des marchandises du 20 mai/1er juin 1895.

Ve supplément, valable depuis le 20 mars/1er avril 1899: extension du tarif exceptionnel III pour le transport des harengs — introduction de nouvelles taxes pour la grande et la petite vitesse sur les parcours allemands — extension du tarif exceptionnel 20 pour le transport du pétrole — introduction du tarif exceptionnel 23 pour le transport des colis isolés exportés par mer à destination des pays en dehors de l'Allemagne — prescriptions de contrôle des tarifs exceptionnels pour le transport des œufs, etc., et pour les colis isolés destinés à l'exportation vers les pays d'outre-mer — rectifications au tarif.

Trafic des marchandises Dantzig-Varsovie via Mlawa.

Tarif des marchandises du 20 octobre/1er novembre 1897.

IVe supplément, valable depuis le 20 mars/1er avril 1899: nouvelles taxes pour la grande vitesse et les deux classes par colis isolés au départ du point de soudure occidental — admission de nouvelles stations dans le tarif exceptionnel E

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. (G. V.: königl. Eisenbahndirektion in Bromberg.)

Ausfuhrtarif vom 1. Januar 1895.

VII. Nachtrag, gültig vom 15. April 1898: Aufnahme neuer Stationen — neue Frachtsätze für Stationen der königl. bayerischen Staatseisenbahnen — anderweite Frachtsätze für die Station Schramberg der königl. württembergischen Staatseisenbahnen — Berichtigungen des Tarifs.

Russisch-Ostpreussischer Güterverkehr über Grajewo.

Gütertarif vom 1./13. Februar 1899.

II. Nachtrag, gültig vom 20. März/1. April 1899: neue Frachtsätze für Eilgut und die beiden Stückgutklassen auf den deutschen Strecken, Richtung von Russland — Erweiterung des Ausnahmetarifs 20 für Petroleum — neuer Ausnahmetarif 23 für die Beförderung von Stückgut zur Ausfuhr über See — Berichtigungen und Ergänzungen des Tarifs.

Russisch-Westpreussischer Verkehr über Mlawa.

Gütertarif vom 20. Mai/1. Juni 1895.

V. Nachtrag, gültig vom 20. März/1. April 1899: Erweiterung des Ausnahmetarifs III für Häringe — Einführung neuer Frachtsätze für Eil- und Frachtgut auf den deutschen Strecken — Erweiterung des Ausnahmetarifs 20 für Petroleum — Einführung des Ausnahmetarifs 23 für Stückgüter zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern — Kontrollvorschriften zu den Ausnahmetarifen für Eier etc. und für Stückgüter zur überseeischen Ausfuhr — Berichtigungen des Tarifs.

Danzig-Warschauer Güterverkehr über Mlawa.

Gütertarif vom 20. Oktober/1. November 1897.

IV. Nachtrag, gültig vom 20. März/1. April 1899: Neue Frachtsätze für Eilgut und beide Stückgutklassen ab Schnittpunkt westlich — Einbeziehung neuer Stationen in den Ausnahmetarif E für Eier etc., F für Spiritus und G für

Digitized by Google

pour le transport des œufs, etc., F pour le transport des alcools et G pour le transport des semences — introduction du tarif exceptionnel 22 pour le transport des colis isolés destinés à l'exportation vers les pays d'outre-mer — prescriptions de contrôle du tarif exceptionnel E pour le transport des œufs, et le tarif exceptionnel 22 pour le transport des colis isolés destinés à l'exportation vers les pays d'outre-mer.

Sämereien — Einführung des Ausnahmetarifs 22 für die Beförderung von Stückgut zur Ausfuhr über See — Kontroll-Vorschriften für den Ausnahmetarif E für Eier und den Ausnahmetarif 22 für die Beförderung von Stückgut zur Ausfuhr über See.

Statistique.

Les chemins de fer luxembourgeois en 1897 et 1898.

Les communications ci-dessous sont extraites des renseignements sur les résultats de l'exploitation des chemins de fer pendant les années 1897 et 1898, publiés par le gouvernement du grand-duché de Luxembourg.

I. Le **chemin de fer Guillaume-Luxembourg** (170 km) a transporté 1 751 869 voyageurs en 1897 et 1 859 376 en 1898, puis, dans ces mêmes années, 5 142 736 et 5 386 533 tonnes de marchandises, représentant en 1897 un transport de 220 millions de tonnes à 1 km, et de 230 300 000 tonnes à 1 km en 1898. Le parcours moyen d'une tonne a été de 42,8 km en 1897 et de 42,7 km en 1898.

Les recettes ont été les suivantes :

	1897 Fr.	1898 Fr.	
Voyageurs et bagages	1 550 000	1 618 750	aus dem Personen- und Gepackverkehr,
Marchandises	10 715 000	11 707 500	aus dem Güterverkehr,
Recettes diverses	966 250	891 875	aus Verschiedenem,
Total	13 231 250	14 218 125	im ganzen, und zwar
soit produit kilométrique	77 850,88	83 636,03	auf jeden Betriebskilometer,
produit moyen par voyageur .	0,85	0,87	von jedem Reisenden,
produit moyen par tonne . .	2,08	2,17	von jeder Tonne Gut,
produit moyen par tonne et par kilomètre	0,048	0,050	durchschnittl. pro Tonne u. Kilometer.

II. Le **chemin de fer Prince-Henri** a transporté sur ses deux réseaux (Minières-Attert-Sûre — 147 km et ligne de Wiltz — 20 km) un nombre total de 963 244 voyageurs en 1897 et 1 025 503 en 1898, puis 3 246 072 et 3 231 386 tonnes de marchandises; les recettes de ces transports sont indiquées ci-dessous :

Statistische Nachrichten.

Luxemburgische Eisenbahnen in 1897 und 1898.

Den von der Regierung des Grossherzogtums Luxemburg publizierten statistischen Nachrichten über die Eisenbahnen in den Jahren 1897 und 1898 entnehmen wir die folgenden Mitteilungen.

I. Die **Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn** (170 km) hat im Jahr 1897 1 751 869 und im Jahr 1898 1 859 376 Personen, und 5 142 736 beziehungsweise 5 386 533 Tonnen Güter befördert, welch letztere insgesamt 220 Millionen Tonnenkilometer in 1897 und 230 300 000 Tonnenkilometer in 1898 repräsentiert haben. Die mittlere Beförderungsstrecke einer Tonne war im Jahr 1897 42,8, im Jahr 1898 42,7 Kilometer.

Die Einnahmen betrugen :

II. Die **Prinz Heinrich-Eisenbahn** beförderte auf den beiden Netzen (Minières-Attert-Sûre — 147 km und Wiltzer Linie — 20 km) zusammen 963 244 Personen im Jahr 1897 und 1 025 503 im Jahr 1898, und 3 246 072 beziehungsweise 3 231 386 Tonnen Güter, wofür eingenommen wurden :

Digitized by Google

	1897 Fr.	1898 Fr.	
Voyageurs et bagages	442 172	457 828	aus dem Personen- und Gepäckverkehr,
Marchandises	3 387 061	3 398 073	aus dem Güterverkehr,
Produits extraordinaires	31 148	41 074	verschiedene Betriebseinnahmen,
Recettes diverses	1 721	1 712	aus andern Quellen,
Total	3 862 102	3 898 687	im ganzen, und zwar
soit produit kilométrique du 1er réseau	25 879,61	26 108,76	auf jeden Betriebskilometer des ersten Netzes,
produit kilométrique du second réseau	2 889,98	3 034,97	auf jeden Betriebskilometer des zweiten Netzes:
produit moyen par voyageur sur le 1er réseau	0,4697	0,4551	von jedem Reisenden des ersten Netzes,
produit moyen par voyageur sur le second réseau	0,346	0,351	von jedem Reisenden des zweiten Netzes;
produit moyen par tonne sur le 1er réseau	1,0418	1,0498	von jeder Tonne Gut des ersten Netzes,
produit moyen par tonne sur le second réseau	1,300	1,312	von jeder Tonne Gut des zweiten Netzes.

III. Les résultats de l'exploitation des **chemins de fer secondaires** (41 km) sont les suivants:

III. Auf den **Sekundärbahnen** (41 km) wurden im Jahr

	1897	1898	
voyageurs	149 267	163 136	Personen,
marchandises, tonnes transportées . .	32 474	34 587	Tonnen Güter befördert und
	Fr.	Fr.	
produit du transport des voyageurs et des bagages	120 731	129 426	aus dem Personen- und Gepäckverkehr,
produit du trafic des marchandises . .	64 201	62 879	aus dem Güterverkehr,
recettes extraordinaires	4 489	7 174	an Verschiedenem,
recettes totales	189 481	199 479	im ganzen, oder
soit produit kilométrique	4 621,50	4 865,35	pro Betriebskilometer eingenommen.

IV. Enfin, les **chemins de fer cantonaux** (44 km) accusent les résultats ci-après:

IV. Auf den **Kantonalbahnen** (44 km) endlich wurden im Jahr

	1897	1898	
voyageurs	106 294	101 197	Personen und
marchandises, tonnes transportées . .	19 948	21 756	Tonnen Güter befördert, und
	Fr.	Fr.	
produit du transport des voyageurs et des bagages	46 801	53 749	aus dem Personen- u. Gepäckverkehr,
produit du trafic des marchandises . .	63 218	70 212	aus dem Güterverkehr,
recettes extraordinaires	13 741	12 827	aus Verschiedenem,
recettes totales	123 760	136 788	im ganzen, oder
soit produit kilométrique	2 812,72	3 108,82	pro Betriebskilometer eingenommen.

Digitized by Google

November 1899.

Zeitschrift

für den

Internationalen Eisenbahntransport

herausgegeben

von dem Central-Amt in Bern.

N° 11.

VII. Jahrgang.

ABONNEMENTS

UN AN (12 fascicules):

Suisse . . . . . frs. 8.50
Pour tous les autres pays de l'Europe . . . . . „ 10.—

SIX MOIS (6 fascicules):

Suisse . . . . . frs. 4.25
Pour tous les autres pays de l'Europe . . . . . „ 5.—

Les abonnements sont reçus à l'*administration du bulletin* de l'office central des transports internationaux par chemins de fer, ainsi que dans les *bureaux de poste* et les *librairies* de tous les pays (à *Paris*: librairies *Chaix* et *Le Soudier*). — On est prié d'adresser les paiements à l'administration: *Imprimerie Stampfli & Cie. à Berne.*

Sommaire. Convention internationale: Modifications à la liste des chemins de fer, p. 693. — **Lois et mesures administratives:** Liste des délais supplémentaires, p. 696; Règlement de transport des chemins de fer allemands, Annexe B, p. 697; Liste des objets auxquels la convention internationale n'est pas applicable, p. 698. Règlement sur la circulation, sur la voie publique, des automobiles en France, p. 698; Ordonnance concernant les délais de livraison pour les marchandises remises au transport par chemins de fer en Russie, p. 705. **Questions traitées par l'office central**, p. 706. — **Etudes**: Extinction des réclamations de l'expéditeur concernant le contrat de transport, p. 707. **Jurisprudence dans les différents Etats**, p. 710. — **Nouvelles diverses**, p. 718. — **Bibliographie**, p. 725. — **Nouveaux tarifs et suppléments de tarifs**, p. 727. — **Statistique**, p. 734.

Abonnemente.

Für ein Jahr (12 Hefte):

Für die Schweiz . . . . . Fr. 8.50
Für alle übrigen europäischen Länder . . . . . „ 10.—

Für ein halbes Jahr (6 Hefte):

Für die Schweiz . . . . . Fr. 4.25
Für alle übrigen europäischen Länder . . . . . „ 5.—

Abonnemente nehmen entgegen: die *Expedition der Zeitschrift* für den internationalen Eisenbahntransport, sowie die *Postämter* und *Buchhandlungen* aller Länder (in *Paris* die Buchhandlungen *Chaix* und *Le Soudier*). — Zahlungen für Abonnemente bittet man per Postmandat an die Expedition: *Buchdruckerei Stämpfli & Cie.* in *Bern*, zu senden.

Inhaltsverzeichnis. Internationales Uebereinkommen: Änderungen in der Liste der Eisenbahnen, S. 693. — **Gesetze und Vollzugsverordnungen:** Verzeichnis der Zuschlagsfristen, S. 696; Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands, Anlage B, S. 697; Verzeichnis der Gegenstände, auf welche das Internationale Uebereinkommen keine Anwendung findet, S. 698; Reglement betr. den Verkehr mit Automobilwagen auf öffentlichen Wegen in Frankreich, S. 698; Verordnung betr. die Lieferfristen für die auf Eisenbahnen beförderten Güter in Russland, S. 705. — **Aus dem Geschäftskreise des Central-Amtes**, S. 706. — **Abhandlungen**: Erlöschen der Ansprüche des Transportgebers aus dem Frachtverkehr, S. 707. — **Rechtsprechung in den verschiedenen Staaten**, S. 710. — **Verschiedene Mitteilungen**, S. 718. — **Bücherschau**, S. 725. — **Neue Tarife und Tarifnachträge**, S. 727. — **Statistische Nachrichten**, S. 734.

Convention internationale.

Modifications à la liste des chemins de fer.

Autriche. Par note du 4 octobre 1899, le ministère i. r. des chemins de fer, à Vienne, a informé l'office central que les chemins de fer suivants sont soumis à la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer:

1° le *chemin de fer d'intérêt local Skawce-Trzebinia-Siersza wodna*, ouvert le 15 août 1899;
2° le *chemin de fer d'intérêt local Heřman-Městec-Borohradek*, avec *embranchement de Hrochow Teinitz à Chrast (chemin de fer d'intérêt local Chrudim-Holitz)*, ouvert le 26 septembre 1899.

Ces lignes sont *exploitées par les chemins de fer i. r. de l'Etat autrichien* et ces derniers étant déjà régis par la convention internationale, sauf les exceptions formellement indiquées, la notification qui précède ne nécessite pas une modification de

Internationales Uebereinkommen.

Änderungen in der Liste der Eisenbahnen.

Oesterreich. Vom k. k. Eisenbahnministerium in Wien ist mit Note vom 4. Oktober 1899 dem Central-Amte mitgeteilt worden, dass die nachbenannten Eisenbahnstrecken dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellt werden:

1. die am 15. August 1899 eröffnete *Lokalbahn Skawce-Trzebinia-Siersza wodna*;
2. die am 26. September 1899 eröffnete *Lokalbahn Heřman-Městec-Borohradek* mit der *Abzweigung von Hrochow Teinitz nach Chrast (Chrudim-Holitzer Lokalbahn)*.

Diese Eisenbahnstrecken stehen *im Betriebe der k. k. österr. Staatsbahnen*, deren gesamtes Netz, soweit Ausnahmen nicht ausdrücklich vorbehalten sind, dem internationalen Uebereinkommen bereits unterstellt ist, weshalb infolge deren Anmeldung

Digitized by Google

la liste des lignes de chemins de fer. Pour le même motif, l'entrée des nouveaux chemins de fer dans le service des transports internationaux doit être datée du jour de leur ouverture au trafic. (Circulaire n° 177 du 14 octobre 1899.)

Hongrie. Par ordre du ministre royal hongrois du commerce, l'inspection générale royale des chemins de fer et de la navigation, à Budapest, a fait savoir à l'office central, par note du 8 octobre 1899, que les lignes de chemins de fer hongroises nouvellement ouvertes et désignées ci-après ont été soumises à la convention internationale du 14 octobre 1890 sur le transport de marchandises par chemins de fer:

1° le *tronçon Uj-Zsombolya-Zsombolya* du chemin de fer d'intérêt local à voie étroite Nagy-Becskerek-Bégapart-Zsombolya (et non pas Nagy-Becskerek-Zsombolya, ainsi qu'il est indiqué dans la circulaire de l'office central n° 161 du 13 janvier 1899), ouvert le 28 avril 1899, et exploité par les chemins de fer d'intérêt local de Torontál — liste des lignes de chemins de fer, 1898, Hongrie, chiffre 14 —;

2° le *chemin de fer d'intérêt local Körmend-Németujvár*, ouvert le 1er septembre 1899, et exploité par l'administration des chemins de fer de l'Etat hongrois — liste des lignes de chemins de fer, 1898, Hongrie, chiffre 1 —, et

3° l'*embranchement Nyitra-Jabloniez-Brezova* du chemin de fer d'intérêt local du Nord-Ouest, ouvert le 6 septembre 1899, et exploité par l'administration des chemins de fer de l'Etat hongrois.

L'inspection générale royale hongroise des chemins de fer et de la navigation a fait savoir, en outre, que le chemin de fer d'intérêt local Székesfehérvár-Sárbogárd dont il est question dans la circulaire n° 112, du 13 juillet 1897, de l'office central, est la propriété du chemin de fer d'intérêt local Bicske-Székesfehérvár-Sárbogárd (voir circulaire n° 157 du 15 décembre 1898) et est compris déjà dans cette dénomination.

Comme les chemins de fer d'intérêt local énumérés ci-dessus sont exploités par des administrations dont les réseaux, sauf les exceptions expressément indiquées, sont régis par la convention

eine Änderung der Eisenbahnliste nicht erforderlich wird. Aus demselben Grunde muss das Datum des wirklichen Eintrittes der neuen Linien in den internationalen Transportdienst auf den Tag ihrer Eröffnung verlegt werden. (Cirkular Nr. 177 vom 14. Oktober 1899.)

Ungarn. Im Auftrage des kgl. ungarischen Handelsministers hat die kgl. ungarische Generalinspektion für Eisenbahnen und Schiffahrt in Budapest, mit Note vom 8. Oktober 1899 dem Central-Amte mitgeteilt, dass die nachbenannten neu eröffneten ungarischen Eisenbahnlinien dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 unterstellt worden sind:

1. die am 28. April 1899 eröffnete *Teilstrecke Uj Zsombolya-Zsombolya* der im Betriebe der Torontáler Lokalbahnen — Liste der Eisenbahnstrecken, 1898, Ungarn Ziffer 14 — stehenden schmalspurigen Lokalbahn Nagy-Becskerek-Bégapart-Zsombolya (nicht Nagy-Becskerek-Zsombolya, wie im Cirkular Nr. 161 des Central-Amtes vom 13. Januar 1899 angegeben war);

2. die am 1. September 1899 eröffnete, und im Betriebe der kgl. ungarischen Staatsbahnen — Liste der Eisenbahnstrecken, 1898, Ungarn Ziffer 1 — stehende *Lokalbahn Körmend-Németujvár*, und

3. die am 6. September 1899 eröffnete *Flügellinie Nyitra-Jabloniez-Brezova* der im Betriebe der kgl. ungarischen Staatsbahnen stehenden Nordwest-Lokalbahn.

Des fernern hat die kgl. ungarische Generalinspektion für Eisenbahnen und Schiffahrt mitgeteilt, dass die im Cirkular Nr. 112 des Central-Amtes vom 13. Juli 1897 erwähnte Lokalbahn Székesfehérvár-Sárbogárd das Eigentum der Lokalbahn Bicske-Székesfehérvár-Sárbogárd (vergl. Cirkular Nr. 157 vom 15. Dezember 1898) bildet und in derselben schon inbegriffen ist.

Da die vorstehenden Lokalbahnen von Verwaltungen betrieben werden, deren gesamtes Netz, soweit nicht einzelne Teile ausdrücklich ausgeschlossen sind, dem Internationalen Uebereinkommen

Digitized by Google

internationale, une modification à la liste des lignes de chemins de fer n'est pas nécessaire. Pour le même motif, l'entrée effective des nouvelles lignes dans le service des transports internationaux doit être comptée du jour de leur ouverture au trafic. (Circulaire n° 178 du 21 octobre 1899.)

— Par ordre du ministre royal du commerce, l'inspection générale royale des chemins de fer et de la navigation, à Budapest, a fait savoir à l'office central, par note du 15 octobre 1899, que le *chemin de fer d'intérêt local Zsibó-Nagybánya*, avec la ligne principale *Zsibó-Nagybánya* et l'embranchement *Sülelmed-Szilágy-Cseh*, ouvert le 2 octobre 1899, et exploité par le chemin de fer de la vallée de Szamos, a été soumis à la convention internationale du 14 octobre 1890 sur le transport de marchandises par chemins de fer.

Le chemin de fer de la vallée de Szamos étant déjà inscrit dans la liste des lignes de chemins de fer auxquelles s'applique la convention internationale, V^e^ édition du 1er janvier 1898, sous la rubrique Hongrie, chiffre 6, une modification à cette liste n'est pas nécessaire. Pour le même motif, l'entrée effective de la nouvelle ligne dans le service des transports internationaux doit être comptée du jour de son ouverture au trafic. (Circulaire n° 179 du 23 octobre 1899.)

— Par ordre du ministre royal hongrois du commerce, l'inspection générale royale des chemins de fer et de la navigation, à Budapest, a fait savoir à l'office central, par note du 2 novembre 1899, que les lignes de chemins de fer hongroises nouvellement ouvertes et désignées ci-après ont été soumises à la convention internationale du 14 octobre 1890 sur le transport de marchandises par chemins de fer:

1° le *tronçon Belišce-Prandanovci* — ouvert le 27 juillet 1899 — du chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite, Belišce-Noskovci (vallée de la Drave en Esclavonie), et

2° le *chemin de fer d'intérêt local Zsolna-Rajecz* — ouvert le 10 octobre 1899 — exploité par le chemin de fer Kaschau-Oderberg.

Comme le chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite, Belišce-Noscovci est déjà inscrit dans la

unterstellt ist, erscheint eine Änderung der Eisenbahnliste nicht erforderlich, und ist deren Eintritt in den internationalen Transportdienst vom Tage ihrer Betriebseröffnung an zu rechnen. (Cirkular Nr. 178 vom 21. Oktober 1899.)

— Im Auftrage des kgl. ungarischen Handelsministers hat die kgl. ungarische Generalinspektion für Eisenbahnen und Schiffahrt in Budapest mit Note vom 15. Oktober 1899 dem Central-Amte mitgeteilt, dass die am 2. Oktober 1899 eröffnete und im Betriebe der Eisenbahn im Szamosthal stehende *Lokalbahn Zsibó-Nagybánya* mit der Hauptlinie *Zsibó-Nagybánya* und der Flügellinie *Sülelmed-Szilágy-Cseh* dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 unterstellt worden ist.

Da die Eisenbahn im Szamosthal bereits in der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen Anwendung findet, V. Ausgabe vom 1. Januar 1898, unter Ungarn, Ziffer 6, eingetragen ist, so ist eine Änderung in dieser Liste nicht erforderlich. Aus dem gleichen Grunde ist der Eintritt der neuen Linie in den internationalen Transportdienst vom Tage ihrer Betriebseröffnung an zu rechnen. (Cirkular Nr. 179 vom 23. Oktober 1899.)

— Im Auftrage des kgl. ungarischen Handelsministers hat die kgl. ungarische Generalinspektion für Eisenbahnen und Schiffahrt in Budapest, mit Note vom 2. November 1899 dem Central-Amte mitgeteilt, dass die nachbenannten neu eröffneten ungarischen Eisenbahnlinien dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 unterstellt worden sind:

1. die am 27. Juli 1899 eröffnete *Teilstrecke Belišce-Prandanovci* der schmalspurigen Lokalbahn Belišce-Noskovci (Slavonische Draugegend), und

2. die im Betriebe der Kaschau-Oderberger Bahn stehende und am 10. Oktober 1899 eröffnete *Lokalbahn Zsolna-Rajecz*.

Da die schmalspurige Lokalbahn Belišce-Noskovci bereits in der Liste der Eisenbahnstrecken, auf

Digitized by Google

liste des lignes de chemins de fer auxquelles s'applique la convention internationale (V^e édition du 1er janvier 1898, Hongrie, chiffre 15) et que le chemin de fer d'intérêt local Zsolna-Rajecz est exploité par une administration dont les lignes sont régies par la convention (Hongrie, chiffre 9) — sauf celles expressément désignées par la liste comme en étant exclues — une modification à ladite liste n'est pas nécessaire. Pour le même motif, l'entrée effective des nouveaux tronçons dans le service des transports internationaux doit être comptée du jour de leur ouverture au trafic. (Circulaire n° 181 du 8 novembre 1899.)

welche das Internationale Uebereinkommen Anwendung findet (V. Ausgabe vom 1. Januar 1898, Ungarn, Ziffer 15), eingetragen ist und die Lokalbahn Zsolna-Rajecz von einer Verwaltung betrieben wird, deren gesamtes Netz, soweit nicht einzelne Teile ausdrücklich ausgeschlossen sind, dem Internationalen Uebereinkommen unterstellt ist (Ungarn, Ziffer 9), so ist eine Änderung der genannten Liste nicht erforderlich. Aus dem gleichen Grunde ist der Eintritt der neuen Strecken in den internationalen Transportdienst vom Tage ihrer Betriebseröffnung an zu rechnen. (Cirkular Nr. 181 vom 8. November 1899.)

Pays-Bas. Par note du 7 octobre 1899, le ministère du waterstaat, du commerce et de l'industrie, à la Haye, a informé l'office central qu'à partir du 15 novembre prochain le trafic *sur le Zuiderzée, entre Stavoren et Enkhuizen*, sera desservi par un bac à vapeur. Les marchandises destinées à être expédiées par ce trajet, seront transportées sans transbordement.

Le service par bac à vapeur précité sera exploité par la compagnie du chemin de fer Hollandais et doit être soumis aux stipulations de la convention internationale du 14 octobre 1890 sur le transport de marchandises par chemins de fer.

L'inscription de ce trajet dans la liste des chemins de fer régis par ladite convention n'est pas nécessaire, la compagnie exploitante figurant déjà sur cette liste (V^e édition du 1er janvier 1898, Pays-Bas, A. 2), et les lignes exploitées par elle n'étant pas nominativement désignées. L'entrée effective de la nouvelle ligne dans le service des transports internationaux doit être comptée à partir du 15 novembre 1899. (Circulaire n° 180 du 23 octobre 1899.)

Niederlande. Mit Note vom 7. Oktober 1899 hat das Ministerium für Wasserbauten, Handel und Industrie im Haag dem Central-Amte zur Kenntnis gebracht, dass der Verkehr *auf der Zuidersee, zwischen Stavoren und Enkhuizen*, vom 15. November nachsthin an durch eine Dampffähre besorgt werden wird. Die Beförderung der Güter, welche diese Strecke benutzen müssen, wird ohne Umlad erfolgen.

Die erwähnte Dampffähre wird im Betriebe der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft stehen und den Bestimmungen des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890 unterstellt sein.

Die Eintragung der Trajektstrecke in die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das genannte Uebereinkommen Anwendung findet, ist nicht notwendig, weil die Betriebs-Gesellschaft in dieser Liste (5. Ausgabe vom 1. Januar 1898, Niederlande, A. 2) bereits aufgeführt ist und die von ihr betriebenen Linien nicht namentlich angegeben sind. Der wirkliche Eintritt der neuen Strecke in den internationalen Transportdienst ist vom 15. November 1899 an zu rechnen. (Cirkular Nr. 180 vom 23. Oktober 1899.)

Lois et mesures administratives.

Liste des délais supplémentaires

autorisés dans les divers pays.

(§ 6, alinéa 3, des dispositions réglementaires à l'art. 14 de la C. I.)

Hongrie.

Suivant une communication de l'inspection générale royale hongroise des chemins de fer et de la

Gesetze und Vollzugsverordnungen.

Verzeichnis der Zuschlagsfristen.

welche in den einzelnen Staaten bewilligt sind.

(§ 6, Absatz 3, der Ausführungsbestimmungen zu Art. 14 des I. I.)

Ungarn.

Laut einem Schreiben der königlichen ungarischen General-Inspektion für Eisenbahnen und

navigation, à Budapest, en date du 26 octobre 1899, ont été accordés au

chemin de fer i. r. priv. Kaschau-Oderberg[1])

les délais supplémentaires de livraison suivants:

Dans le trafic interne:

Pour les transports passant

à *Zsolna* en provenance et à destination du chemin de fer d'intérêt local de Zsolna-Rajecz:

$^1/_2$ *journée pour la petite vitesse* et
$^1/_4$ *de journée pour la grande vitesse.*

(Approuvé par l'autorité de surveillance le 30 juin 1899, n° 37 886/VI: en vigueur dès le 10 octobre 1899.) [Circulaire n° 19 du 2 novembre 1899.]

Schiffahrt in Budapest vom 26. Oktober 1899 sind der

k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn[1])

folgende weitere Zuschlagsfristen bewilligt worden:

Im internen Verkehre:

Für den Übergang der Transporte

in *Zsolna* von und nach der Zsolna-Rajeczer Lokalbahn:

für Frachtgüter $^1/_2$ *Tag* und
für Eilgüter $^1/_4$ *Tag.*

(Von der Aufsichtsbehörde genehmigt am 30. Juni 1899, Nr. 37 886/VI; gültig vom 10. Oktober 1899 an.) [Cirkular Nr. 19 vom 2. November 1899.]

Règlement de transport des chemins de fer allemands.

Annexe B.

(Preussisches Eisenbahn-Verordnungsblatt Nr. 39 p. 304.)

L'office impérial des chemins de fer a pris à la date du 5 octobre 1899 l'arrêté suivant en ce qui concerne le contrôle des récipients affectés au transport des gaz liquéfiés et comprimés[2]):

Au chiffre 1 *a* des n°s XLIV et XLV de l'annexe B[3]) au règlement de transport, il est prescrit que les récipients destinés au transport des gaz liquéfiés ou des gaz comprimés doivent subir une épreuve officielle qui doit être renouvelée tous les trois ans pour certaines matières et chaque année pour certaines autres. Comme aux termes du chiffre 1 *b* des deux numéros précités, les récipients doivent porter une marque officielle indiquant entre autres la date de la dernière épreuve, les délais susmentionnés expirent au jour correspondant de la première ou de la troisième année qui suit celle dans laquelle a eu lieu l'épreuve, et cette dernière doit être renouvelée au plus tard ce même jour.

[1]) Cette communication complète celles qui ont été publiées relativement aux délais supplémentaires de livraison accordés au chemin de fer i. r. priv. Kaschau-Oderberg dans les circulaires n° 3 (B. 1896 p. 192, n° 3 et p. 444) et n° 11 (B. 1898 p. 637).

[2]) B. 1899 p. 313.

[3]) B. 1895 p. 122.

Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.

Anlage B.

(Preussisches Eisenbahn-Verordnungsblatt Nr. 39 S. 304.)

Das Reichs-Eisenbahn-Amt hat unterm 5. Oktober 1899 nachstehende Verfügung in betreff der Prüfung der zum Transport von verflüssigten und verdichteten Gasen verwendeten Behälter[2]) erlassen:

In Nr. XLIV der Anlage B[3]) zur Verkehrsordnung ist für verflüssigte Gase und in Nr. XLV für gewisse verdichtete Gase je unter 1 *a* vorgesehen, dass die zum Transport verwendeten Behälter amtlich geprüft sein müssen, und dass diese Prüfung bei einigen Stoffen alle drei Jahre, bei anderen jedes Jahr zu wiederholen ist. Da in beiden Nummern unter 1 *b* zugleich vorgeschrieben ist, dass die Behälter einen Vermerk über diese Prüfung zu tragen haben, der u. a. auch den Tag der letzten Druckprobe angiebt, so laufen die erwähnten Fristen mit dem entsprechenden Tage des ersten, beziehungsweise des dritten, auf das Prüfungsjahr folgenden Kalenderjahres ab, und muss die amtliche Prüfung jeweils spätestens an diesem Tage wiederholt werden.

[1]) Diese Benachrichtigung ergänzt die Mitteilungen in den Cirkularen Nr. 3 (Z. 1896 S. 195, Nr. 3 und S. 456) und Nr. 11 (Z. 1898 S. 637) betreffend die der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn bewilligten Zuschlagsfristen.

[2]) Z. 1899 S. 313.

[3]) Z. 1895 S. 123.

Digitized by Google

Liste des objets auxquels la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer n'est pas applicable.

(Convention internationale, art. 2.)

XVIIIe supplément

(du 14 novembre 1899).

Objets dont le transport est interdit par mesure d'ordre public sur le territoire de l'un des Etats à traverser.

Autriche et Hongrie.

Arrêté des ministères de l'intérieur, du commerce et des finances, du 9 novembre 1899.

(Inséré sous le n° 213 dans la feuille LXXXV du Reichsgesetz-Blatt du 9 novembre 1899.)

En raison des cas de peste qui ont été constatés à Santos en Brésil et au Paraguay, et en vue d'empêcher l'introduction de maladies contagieuses, les dispositions de l'arrêté ministériel du 6 juin 1899, R.-G.-Bl. n° 99, concernant l'interdiction de l'entrée et du transit de certains objets et marchandises provenant d'Egypte [1]) doivent être appliquées, d'accord avec le gouvernement royal hongrois, au Brésil et au Paraguay.

Règlement sur la circulation, sur la voie publique, des automobiles en France.

En raison du grand développement qu'a pris dans ces dernières années la construction et l'emploi des automobiles en France, où leur nombre est actuellement encore considérablement plus élevé que dans les autres pays, il nous a paru utile de reproduire ci-après le texte d'un règlement général publié au *Journal officiel* du 14 avril 1899, sur la circulation, sur la voie publique, des véhicules dont il s'agit:

Art. 1er. Est soumise aux prescriptions du présent règlement la circulation, sur la voie publique, des véhicules à moteur mécanique autres que ceux servant à l'exploitation des voies ferrées.

[1]) B. 1899 p. 439.

Verzeichnis der Gegenstände, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr keine Anwendung findet.

(Art. 2 des Internationalen Uebereinkommens.)

XVIII. Nachtrag

(vom 14. November 1899).

Gegenstände, deren Beförderung auch nur auf einem der am Transporte beteiligten Gebiete aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist.

Oesterreich und Ungarn.

Verordnung der Ministerien des Innern, des Handels und der Finanzen, vom 9. November 1899.

(Enthalten in dem am 9. November 1899 ausgegebenen LXXXV. Stücke des R.-G.-B. unter Nr. 213.)

Aus Anlass der in Santos in Brasilien und in Paraguay vorgekommenen Pestfälle, wird zum Zwecke der Verhütung der Einschleppung ansteckender Krankheiten im Einvernehmen mit der königl. ungarischen Regierung das mit der Ministerialverordnung vom 6. Juni 1899, R.-G.-Bl. Nr. 99, erlassene Verbot der Ein- und Durchfuhr gewisser Waren und Gegenstände aus Ägypten [1]) auf Brasilien und auf Paraguay ausgedehnt.

Reglement betreffend den Verkehr mit Automobilwagen auf öffentlichen Wegen in Frankreich.

Mit Rücksicht auf die grosse Entwickelung, welche in den letzten Jahren die Herstellung und die Verwendung von Automobilwagen in Frankreich erfahren hat, wo die Zahl derselben gegenwärtig noch bedeutend grösser ist als in anderen Ländern, erscheint es uns angemessen, nachstehend den Wortlaut eines im *Journal officiel* vom 14. April 1899 veröffentlichten allgemeinen Reglements über den Verkehr dieser Fahrzeuge auf öffentlichen Wegen zu reproduzieren:

Art. 1. Der Verkehr auf öffentlichen Wegen mit Wagen, welche mit mechanischer Kraft betrieben werden und die nicht zum Eisenbahnbetrieb dienen, unterliegt den Vorschriften des gegenwärtigen Reglements.

[1]) Z. 1899 S. 439.

Digitized by Google

Section I.

Automobiles avec ou sans avant-train moteur, à boggie ou non, circulant isolément.

Titre 1er.

Mesures de sûreté.

Art. 2. Les réservoirs, tuyaux et pièces quelconques destinés à contenir des produits explosifs ou inflammables seront construits de façon à ne laisser échapper ni tomber aucune matière pouvant causer une explosion ou un incendie.

Art. 3. Les appareils devront être disposés de telle manière que leur emploi ne présente aucune cause particulière de danger et ne puisse ni effrayer les chevaux ni répandre d'odeurs incommodes.

Art. 4. Les organes de manœuvre seront groupés de façon que le conducteur puisse les actionner sans cesser de surveiller sa route.

Rien ne masquera la vue du conducteur vers l'avant, et les appareils indicateurs qu'il doit consulter seront placés bien en vue et éclairés la nuit.

Art. 5. Le véhicule devra être disposé de manière à obéir sûrement à l'appareil de direction et à tourner avec facilité dans les courbes de petit rayon. Les organes de commande de la direction offriront toutes les garanties de solidité désirables.

Les automobiles dont le poids à vide excède 250 kilogrammes seront munis de dispositifs permettant la marche en arrière.

Art. 6. Le véhicule devra être pourvu de deux systèmes de freinage distincts, suffisamment efficaces, dont chacun sera capable de supprimer automatiquement l'action motrice du moteur ou de la maitriser.

L'un au moins de ces systèmes agira directement sur les roues ou sur des couronnes immédiatement solidaires de celles-ci et sera capable de caler instantanément les roues.

L'un de ces systèmes ou un dispositif spécial permettra d'arrêter toute dérive en arrière.

Dans le cas d'un véhicule à avant-train moteur à boggie, l'un des systèmes de freinage à la dis-

Abteilung I.

Einzeln laufende Automobilwagen mit oder ohne Vorspann-Motor auf Boggies oder nicht.

I. Teil.

Sicherheitsmassregeln.

Art. 2. Die Behälter, Röhren und sonstigen zur Aufnahme von explosibeln oder entzündlichen Materien bestimmten Teile müssen dergestalt hergestellt sein, dass sie keine Stoffe entweichen oder fallen lassen, welche eine Explosion oder einen Brand verursachen können.

Art. 3. Die Apparate müssen derart gebaut sein, dass ihre Verwendung nicht eine besondere Gefahrenursache bildet und durch dieselben weder die Pferde erschreckt noch belästigende Gerüche verbreitet werden.

Art. 4. Die Fortbewegungsvorrichtungen müssen so aufgestellt sein, dass der Wagenlenker sie in Thätigkeit setzen kann, ohne in der Übersicht des Weges behindert zu sein.

Der Ausblick des Wagenlenkers nach vorn darf durch nichts verdeckt und die Zeiger-Apparate, die er wahrzunehmen hat, müssen leicht zu überblicken und des Nachts beleuchtet sein.

Art. 5. Der Wagen muss so gebaut sein, dass er mit Sicherheit der Lenkvorrichtung gehorcht und Kurven von kleinem Radius mit Leichtigkeit durchfährt. Die Steuerungsapparate müssen alle wünschenswerte Sicherheit für Dauerhaftigkeit bieten.

Die Automobilwagen, deren Gewicht in leerem Zustande 250 Kilogramm übersteigt, müssen mit Vorrichtungen für Rückwärtslauf versehen sein.

Art. 6. Das Fahrzeug muss zwei hinreichend wirksame Bremsen von verschiedenem System besitzen, wovon jede im stande ist, selbstthätig die fortbewegende Kraft des Motors aufzuheben oder zu hemmen.

Mindestens eine dieser Bremsvorrichtungen muss direkt auf die Räder oder auf die auf diesen aufsitzenden Bremsrollen wirken und im Stande sein, die Räder augenblicklich festzulegen.

Mit einer dieser Vorrichtungen oder mit einem besondern Mechanismus muss jede rückläufige Bewegung aufgehalten werden können.

Bei einem Fahrzeug mit einem Vorspann-Motor auf Boggies muss mit einer der dem Maschinen-

Digitized by Google

position du mécanicien devra pouvoir agir sur les roues arrière du véhicule.

Art. 7. La constatation que les voitures automobiles satisfont aux diverses prescriptions ci-dessus sera faite par le service des mines, sur la demande du constructeur ou du propriétaire. Pour les voitures construites en France, le fabricant devra demander la vérification de tous les types d'automobiles qu'il a établis ou établira. Pour les voitures de provenance étrangère, l'examen sera fait avant la mise en service en France, sur le point du territoire désigné par le propriétaire de la voiture.

Lorsque le fonctionnaire des mines délégué à cet effet aura constaté que la voiture présentée satisfait aux prescriptions réglementaires, il dressera de ses opérations un procès-verbal dont une expédition sera remise soit au constructeur, soit au propriétaire, suivant le cas.

Le constructeur aura la faculté de livrer au public un nombre quelconque de voitures suivant chacun des types qui auront été reconnus conformes au règlement. Il donnera à chacune d'elles un numéro d'ordre dans la série à laquelle elle appartient et il devra remettre à l'acheteur une copie du procès-verbal et un certificat attestant que la voiture livrée est entièrement en conformité du type.

Chaque voiture portera en caractères bien apparents :

1° le nom du constructeur, l'indication du type et le numéro d'ordre dans la série du type;

2° le nom et le domicile du propriétaire.

En cas de refus par les ingénieurs des mines de dresser un procès-verbal constatant que le véhicule présenté satisfait aux prescriptions réglementaires les intéressés pourront faire appel au ministre des travaux publics qui statuera après avis de la commission centrale des machines à vapeur.

führer zur Verfügung stehenden Bremsen auf die Hinterräder des Fahrzeugs eingewirkt werden können.

Art. 7. Die Feststellung, dass die Automobilfahrzeuge den vorstehenden verschiedenen Vorschriften entsprechen, erfolgt durch den Bergwerksdienst auf Antrag des Erbauers oder des Eigentümers. Für die in Frankreich gebauten Wagen hat der Fabrikant die Prüfung aller Automobil-Typen, die er hergestellt hat oder herstellen wird, zu beantragen. Für die Fahrzeuge auslandischer Herkunft muss die Prüfung vor der Indienststellung in Frankreich an dem Orte stattfinden, welchen der Eigentümer des Fahrzeugs bezeichnet.

Hat der zu diesem Zwecke delegierte Beamte des Bergwerksdienstes festgestellt, dass der vorgeführte Wagen den reglementarischen Vorschriften Genüge leistet, so stellt er über seine Untersuchungen ein Protokoll auf, von welchem eine Ausfertigung, je nach dem Falle, entweder dem Erbauer oder dem Eigentümer ausgefolgt wird.

Der Wagenbauer hat die Berechtigung, dem Publikum eine beliebige Anzahl von Fahrzeugen nach jedem der Typen zu liefern, welche als dem Reglement entsprechend befunden worden sind. Er hat jedes derselben mit einer Ordnungsnummer derjenigen Serie zu versehen, zu welcher es gehört, und er hat dem Käufer eine Abschrift des Protokolls und eine Bescheinigung zu übergeben, welche darthut, dass das gelieferte Fahrzeug der Type vollständig entspricht.

Auf jedem Fahrzeug muss mit in die Augen fallender Schrift

1. der Name des Fabrikanten, die Bezeichnung der Type und die Ordnungsnummer in der Typen-Serie,

2. der Name und der Wohnort des Eigentümers angegeben sein.

Im Falle die bergamtlichen Ingenieure die Aufnahme eines Protokolls verweigern, durch welches festgestellt werden soll, dass das vorgeführte Fahrzeug den reglementarischen Vorschriften entspricht, können die Interessenten Berufung an den Minister der öffentlichen Arbeiten ergreifen, welcher nach Anhörung der Central-Kommission für Dampfmaschinen Entscheidung trifft.

Digitized by Google

Titre II.

Mise en circulation.

Art. 8. Tout propriétaire d'un automobile devra, avant de le mettre en circulation sur les voies publiques, adresser au préfet du département où il réside une déclaration dont il lui sera remis récépissé. Cette déclaration sera communiquée sans délai au service des mines.

Art. 9. La déclaration fera connaître le nom et le domicile du propriétaire.

Elle sera accompagnée d'une copie du procès-verbal dressé en vertu de l'article 7.

Art. 10. La déclaration faite dans un département suffira pour toute la France.

Titre III.

Conduite et circulation.

Art. 11. Nul ne pourra conduire un automobile s'il n'est porteur d'un certificat de capacité délivré par le préfet du département de sa résidence, sur l'avis favorable du service des mines.

Un certificat de capacité spéciale sera institué pour les conducteurs de motocycles d'un poids inférieur à 150 kilogrammes.

Art. 12. Le conducteur d'un automobile sera tenu de présenter à toute réquisition de l'autorité compétente:

1° son certificat de capacité:

2° le récépissé de déclaration du véhicule.

Art. 13. Les divers organes du mécanisme moteur, les appareils de sûreté, la commande de la direction, les freins et leurs systèmes de commande, ainsi que les transmissions de mouvement et les essieux, seront constamment entretenus en bon état.

Le conducteur devra vérifier fréquemment par l'usage le bon état de fonctionnement des deux systèmes de freinage.

Art. 14. Le conducteur de l'automobile devra rester constamment maitre de sa vitesse. Il ralentira ou même arrêtera le mouvement toutes les

II. Teil.

Indienststellung.

Art. 8. Jeder Eigentümer eines Automobilwagens hat, bevor er denselben auf öffentlichen Wegen in Benützung nimmt, an den Präfekten des Departements, in dem er sich aufhält, eine Anzeige zu richten, über die ihm Empfangsbescheinigung erteilt wird. Diese Anzeige wird sofort dem Bergwerksdienst übermittelt.

Art. 9. Die Anzeige muss Namen und Wohnort des Eigentümers enthalten.

Sie muss von einer Abschrift des gemäss Artikel 7 aufgenommenen Protokolls begleitet sein.

Art. 10. Die in einem Departement erfolgte Anzeige ist für ganz Frankreich genügend.

III. Teil.

Führung und Cirkulation.

Art. 11. Niemand kann ein Automobil führen, wenn er nicht Inhaber eines Befähigungszeugnisses ist, das ihm vom Präfekten des Departements seines Wohnorts, nach zustimmender Begutachtung durch den Bergwerksdienst, ausgefertigt wird.

Für die Führer von Motorfahrrädern im Gewichte von unter 150 Kilogramm wird ein besonderes Befähigungszeugnis eingeführt.

Art. 12. Der Führer eines Automobils ist gehalten, auf jede Aufforderung der zuständigen Behörde

1. sein Befähigungszeugnis,
2. die Empfangsbescheinigung über die Anzeige des Fahrzeuges

vorzuweisen.

Art. 13. Die verschiedenen Teile des Mechanismus des Motors, die Sicherheitsvorrichtungen, die Lenkvorrichtung, die Bremsen und das System ihrer Handhabung, sowie die Bewegungsübersetzungen und die Achsen sind stets in gutem Zustande zu unterhalten.

Der Führer soll durch öfteren Gebrauch das gute Funktionieren der beiden Bremsen prüfen.

Art. 14. Der Führer muss stets den Gang des Fahrzeugs in seiner Gewalt haben. Er muss den Lauf desselben jedesmal verlangsamen oder selbst

Digitized by Google

fois que le véhicule pourrait être une cause d'accident, de désordre ou de gêne pour la circulation.

La vitesse devra être ramenée à celle d'un homme au pas dans les passages étroits ou encombrés.

En aucun cas, la vitesse n'excédera celle de 30 kilomètres à l'heure en rase campagne et de 20 kilomètres à l'heure dans les agglomérations, sauf l'exception prévue à l'article 31.

Art. 15. L'approche du véhicule devra être signalée en cas de besoin au moyen d'une trompe.

Tout automobile sera muni à l'avant d'un feu blanc et d'un feu vert.

Art. 16. Le conducteur ne devra jamais quitter le véhicule sans avoir pris les précautions utiles pour prévenir tout accident, toute mise en route intempestive, et pour supprimer tout bruit du moteur.

Section II.

Automobiles remorquant d'autres véhicules.

Titre IV.

Mesures de sûreté.

Art. 17. Les automobiles remorquant d'autres véhicules ne pourront circuler sur les voies publiques qu'autant qu'ils satisferont, en ce qui concerne les appareils moteurs, les organes de transmission, de freinage et de conduite, aux prescriptions des articles 2, 3, 4, 5, 6 du présent règlement.

Art. 18. Indépendamment des freins de l'automobile prévus par l'article 6, chaque véhicule remorqué sera muni d'un système de freins suffisamment efficace et rapide, susceptible d'être actionné soit par le mécanicien à son poste sur l'automobile, soit par un conducteur spécial.

Art. 19. Les véhicules remorqués porteront en caractères bien apparents le nom et le domicile du propriétaire.

Art. 20. Aucun automobile destiné à remorquer d'autres véhicules ne pourra être mis en service qu'en vertu d'une autorisation du préfet, délivrée après avis du service des mines.

anhalten, wenn das Fahrzeug Ursache eines Unfalls, von Unordnungen oder von Verkehrshindernissen werden könnte.

Die Fahrgeschwindigkeit ist an engen oder stark benützten Übergängen auf diejenige eines im Schritt gehenden Mannes zu bemessen.

In keinem Falle darf die Fahrgeschwindigkeit 30 Kilometer in der Stunde in freiem Felde und 20 Kilometer in den Ortschaften, vorbehaltlich der im Artikel 31 vorgesehenen Ausnahme, übersteigen.

Art. 15. Die Annäherung des Fahrzeuges muss, wo nötig, mittelst eines Horns angezeigt werden.

Jedes Automobil muss vorn mit einem weissen und einem grünen Lichte ausgerüstet sein.

Art. 16. Der Führer darf das Fahrzeug niemals verlassen, ohne die erforderlichen Vorsichtsmassregeln getroffen zu haben, um einen Unfall oder die vorzeitige Inbewegungsetzung zu verhindern und jedes Geräusch des Motors zu beseitigen.

Abteilung II.

Automobile, welche andere Fahrzeuge ziehen.

IV. Teil.

Sicherheitsmassnahmen.

Art. 17. Die Automobile, welche andere Fahrzeuge ziehen, dürfen auf öffentlichen Wegen nur dann laufen, wenn sie hinsichtlich der Betriebsapparate, der Übersetzungen, der Bremsvorrichtungen und der Führung den Vorschriften der Artikel 2, 3, 4, 5, 6 des gegenwärtigen Reglements entsprechen.

Art. 18. Unabhängig von den durch Artikel 6 vorgesehenen Bremsen des Automobils, ist jedes angehängte Fahrzeug mit einer hinreichend wirksamen und raschen Bremse zu versehen, welche entweder durch den Maschinenführer von seinem Stand auf dem Automobil aus oder durch einen besonderen Führer in Thätigkeit gesetzt werden kann.

Art. 19. Die angehängten Fahrzeuge müssen in einer in die Augen fallenden Schrift den Namen und den Wohnort des Eigentümers tragen.

Art. 20. Kein zur Beförderung anderer Fahrzeuge bestimmtes Automobil kann in Dienst gestellt werden ohne Ermächtigung des Präfekten, die nach Begutachtung durch den Bergwerksdienst erteilt wird.

Digitized by Google

Le fonctionnaire délégué à cet effet visitera l'automobile et pourra procéder à des essais ayant pour but de constater qu'il ne présente aucune cause particulière de danger en raison du service auquel il est destiné.

L'autorisation délivrée à la suite de ces vérifications sera valable pour tous les départements.

Der hierzu abgeordnete Beamte hat das Automobil zu untersuchen und kann Versuche vornehmen, die den Zweck haben, festzustellen, dass keine besondere Ursache zu Gefahr hinsichtlich des Dienstes, zu dem es bestimmt ist, vorhanden sei.

Die nach dieser Prüfung erteilte Ermächtigung ist für alle Departemente gültig.

Titre V.

Mise en circulation.

Art. 21. Nul ne pourra faire circuler dans un département des automobiles remorquant d'autres véhicules, sans une autorisation délivrée par le préfet de ce département, après avis soit de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, soit de l'agent voyer en chef, ou de ces deux chefs de service, suivant la nature des routes et chemins empruntés.

La demande devra indiquer:

1° les routes et chemins que le pétitionnaire a l'intention de suivre:

2° le poids de l'automobile, celui de chacun des véhicules chargés et la charge maximum par essieu:

3° la composition habituelle des trains et leur longueur totale.

Art. 22. L'autorisation déterminera les conditions particulières de sécurité auxquelles le permissionnaire sera soumis indépendamment des prescriptions générales du présent règlement.

Les intéressés pourront faire appel de la décision du préfet devant le ministre des travaux publics, qui statuera après avis de la commission centrale des machines à vapeur.

V. Teil.

Indienststellung.

Art. 21. Niemand darf in einem Departement Automobile, welche andere Fahrzeuge ziehen, in Cirkulation setzen ohne eine Ermächtigung des Präfekten dieses Departements, welche nach Anhörung entweder des Chef-Ingenieurs des Brücken- und Strassenbaues oder des Bauinspektors oder dieser beiden Vorstände, je nach der Natur der benützten Chausseen und Wege, erteilt wird.

Das Gesuch muss angeben:

1. Die Chausseen und Wege, welche der Gesuchsteller zu benützen beabsichtigt;

2. das Gewicht des Automobils, dasjenige eines jeden der beladenen Fahrzeuge und die Maximalbelastung per Achse:

3. die gewöhnliche Zusammensetzung der Züge und ihre Gesamtlänge.

Art. 22. Die Ermächtigung setzt die besonderen Sicherheitsbestimmungen fest, welche der Ermächtigte, abgesehen von den allgemeinen Vorschriften des gegenwärtigen Reglements, zu beobachten hat.

Die Interessenten können gegen die Entscheidung des Prafekten Berufung beim Minister der öffentlichen Arbeiten einlegen, welcher, nach Anhörung der Centralkommission für Dampfmaschinen, Entscheidung trifft.

Titre VI.

Conduite et circulation.

Art. 23. Tout train portera, la nuit, un feu rouge à l'arrière, sans préjudice du feu blanc et du feu vert prévus par l'article 15.

Art. 24. La vitesse des trains en marche ne dépassera pas 20 kilomètres à l'heure en rase campagne et 10 kilomètres à l'heure dans les agglomérations.

Art. 25. Lorsque les freins des véhicules remorqués ne seront pas actionnés par le mécani-

VI. Teil.

Führung und Cirkulation.

Art. 23. Jeder Zug muss ausser dem im Artikel 15 vorgesehenen weissen und grünen Lichte bei Nacht am Schlusse mit einem roten Licht versehen sein.

Art. 24. Die Fahrgeschwindigkeit der laufenden Züge darf 20 Kilometer per Stunde in freiem Felde und 10 Kilometer per Stunde in den Ortschaften nicht übersteigen.

Art. 25. Werden die Bremsen der angehängten Fahrzeuge nicht vom Motorführer bedient, so hat

Digitized by Google

cien, la manœuvre de ces freins sera confiée à des conducteurs spéciaux dont le nombre sera proportionné à l'importance du convoi, eu égard aux déclivités du parcours et à la vitesse de marche.

Dans tous les cas, des dispositions efficaces seront prises pour empêcher toute dérive en arrière des véhicules remorqués.

Art. 26. Le stationnement de trains sur la voie publique, ne devra, en aucun cas, gêner la circulation ni entraver l'accès des propriétés.

Pour les services publics de voyageurs, les points de stationnement seront désignés par l'arrêté préfectoral d'autorisation.

Art. 27. La marche, la conduite et l'entretien des automobiles et des véhicules remorqués seront soumis aux prescriptions des articles 11, 12, 13, aux deux premiers alinéas de l'article 14, ainsi qu'aux articles 15 et 16 du présent règlement.

Art. 28. Les dispositions du présent règlement à l'exception des articles 18 à 27, seront applicables aux automobiles remorquant une voiturette dont le poids, voyageur compris, ne dépasse pas 200 kilogrammes pourvu que les freins soient capables de servir efficacement pour l'ensemble.

die Bedienung dieser Bremsen durch besondere Begleiter zu geschehen, deren Anzahl im richtigen Verhältnis zu der Länge des Zuges, unter Berücksichtigung der Streckengefälle und der Fahrgeschwindigkeit, stehen muss.

In allen Fällen sind wirksame Vorkehrungen zu treffen, um jeden rückgängigen Lauf der beförderten Fahrzeuge zu verhindern.

Art. 26. Das Stehenbleiben der Züge auf einem öffentlichen Wege darf in keinem Falle den Verkehr beeinträchtigen oder den Zugang zu dem anstossenden Grundbesitz behindern.

Für den öffentlichen Personenverkehr werden die Haltepunkte durch die Ermächtigungs-Verfügung des Präfekten festgesetzt.

Art. 27. Der Lauf, die Führung und die Unterhaltung der Automobile und der beförderten Fahrzeuge unterliegen den Vorschriften der Artikel 11, 12, 13, der beiden ersten Absätze des Artikels 14, sowie den Artikeln 15 und 16 des gegenwartigen Reglements.

Art. 28. Die Bestimmungen des gegenwärtigen Reglements, mit Ausnahme der Artikel 18 und 27, sind auf Automobile anwendbar, welche einen kleinen Wagen befördern, dessen Gewicht, einschliesslich des Gewichts der Reisenden, 200 Kilogramm nicht übersteigt, vorausgesetzt, dass die Bremsen für das Ganze genügend sind.

Section III.

Titre VII.

Dispositions générales.

Art. 29. Indépendamment des prescriptions du règlement, les automobiles demeureront soumis aux dispositions des règlements sur la police du roulage.

Art. 30. L'appareil d'où procède la source d'énergie sera soumis aux dispositions des règlements sur les appareils du même genre, en vigueur où à intervenir.

Art. 31. Les courses de voitures automobiles ne pourront avoir lieu sur la voie publique sans une autorisation spéciale délivree par chacun des préfets des départements intéressés, sur l'avis des chefs des services de voirie.

Cette autorisation ne dispensera pas les organisateurs des courses de demander, au moins huit

Abteilung III.

VII. Teil.

Allgemeine Bestimmungen.

Art. 29. Abgesehen von den Vorschriften des Reglements bleiben die Automobile den Vorschriften der Reglemente über die Polizei des Wagenverkehrs unterworfen.

Art. 30. Der Apparat, von dem die bewegende Kraft ausgeht, unterliegt den Vorschriften der bestehenden oder zukünftigen Reglemente über die Apparate gleicher Natur.

Art. 31. Wettfahrten von Automobilwagen auf öffentlichen Wegen können nur mit besonderer, nach Begutachtung durch die Vorstände der öffentlichen Wege-Ämter erteilter Ermächtigung eines jeden der Präfekten der beteiligten Departemente stattfinden.

Diese Ermächtigung entbindet die Veranstalter der Wettfahrten nicht von der Verpflichtung, wenig-

Digitized by Google

jours à l'avance pour chacune des communes intéressées, l'agrément du maire. La vitesse pourra excéder celle de 30 kilomètres à l'heure en rase campagne; elle ne pourra, en aucun cas, dépasser celle de 20 kilomètres à l'heure dans les agglomérations.

Art. 32. Après deux contraventions dans l'année, les certificats de capacité délivrés en vertu de l'article 11 du présent règlement pourront être retirés par arrêté préfectoral, le titulaire entendu et sur l'avis du service des mines.

Art. 33. Les contraventions aux dispositions qui précèdent seront constatées par des procès-verbaux et déférés aux tribunaux compétents, conformément aux dispositions des lois et règlements en vigueur ou à intervenir.

Art. 34. Les attributions conférées aux préfets des départements par le présent décret sont exercées par le préfet de police dans toute l'étendue de son ressort.

stens acht Tage vorher die Zustimmung der Bürgermeister der in Frage kommenden Gemeinden nachzusuchen. Die Fahrgeschwindigkeit kann 30 Kilometer in der Stunde auf freiem Felde übersteigen; in den Ortschaften darf sie in keinem Falle höher als 20 Kilometer sein.

Art. 32. Nach zwei Zuwiderhandlungen in einem Jahre können die auf Grund des Artikels 11 des gegenwärtigen Reglements erteilten Befähigungs-Zeugnisse durch Präfektoralbeschluss, nach Anhörung des Inhabers und Begutachtung des Bergwerksdienstes, zurückgezogen werden.

Art. 33. Die Zuwiderhandlungen gegen die vorstehenden Bestimmungen werden durch Protokolle festgestellt und den zuständigen Gerichten unterbreitet, gemäss den Bestimmungen der bestehenden oder zukünftigen Gesetze und Reglemente.

Art. 34. Die den Präfekten der Departemente durch gegenwärtiges Dekret erteilten Befugnisse werden durch den Polizei-Präfekten innerhalb seines Wirkungskreises ausgeübt.

Ordonnance du 14/26 février 1899, concernant les délais de livraison pour les marchandises remises au transport par chemins de fer en Russie.

(Publié dans le Bulletin du ministère des voies de communication du 6/18 mars 1899.)

Pour compléter les dispositions existantes, le moment auquel le transport doit être considéré comme ayant été effectué a été précisé de la manière suivante. Pour les marchandises déchargées par le chemin de fer dans les locaux de la station, le transport est censé terminé au moment de leur déchargement, à l'arrivée, et, pour les marchandises à décharger par le chemin de fer dans des locaux, entrepôts, etc., appartenant aux destinataires, que ces locaux soient situés à l'intérieur ou en dehors du territoire de la station, ainsi que pour celles dont le déchargement a lieu par les soins des destinataires, au moment où le wagon est mis à la disposition des intéressés pour cette opération. Le jour de la remise doit être indiqué par l'apposition d'un timbre ou au moyen d'une mention manuscrite sur la lettre de voiture. S'il s'agit de

Verordnung vom 14./26. Februar 1899, betreffend die Lieferfristen für die zur Beförderung auf Eisenbahnen aufgegebenen Güter in Russland.

(Veröffentlicht im Verordnungsblatt des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 6./18. März 1899.)

In Ergänzung der bestehenden Bestimmungen wird der Zeitpunkt, zu dem die Beförderung als erfolgt anzusehen ist, näher bestimmt. Die Beförderung gilt danach als erfolgt für Güter, die von der Eisenbahn in Stationsräume ausgeladen werden: zur Zeit der Ausladung des angekommenen Gutes; für Güter, die von der Eisenbahn in Räume, Niederlagen u. dgl., die den Empfangern gehören, ausgeladen werden, einerlei, ob diese Räume innerhalb oder ausserhalb der Bahnhofsgrenzen liegen, und ebenso für Güter, die von den Empfangern entladen werden: zur Zeit der Übergabe des Wagens zur Entladung. Der Tag der Übergabe ist auf dem Frachtbrief durch Stempel oder handschriftlich zu vermerken. Für Getreide, das in loser Schüttung auf den Grenzstationen Alexandrowo, Sosnowice und Graniza der Warschau-

Digitized by Google

céréales arrivant en vrac aux stations d'Alexandrowo, de Sosnowice et de Graniza, du chemin de fer Varsovie-Vienne, il est admis que les opérations de transport sont terminées douze heures après l'affichage prescrit par l'article 79 de la loi générale des chemins de fer russes [1]).

Wiener Bahn ankommt, gilt die Beförderung als erfolgt, nach Verlauf von 12 Stunden seit der Aushängung der im Art. 79 des allgemeinen russischen Eisenbahngesetzes [1]) erwähnten Bekanntmachungen.

Questions traitées par l'office central.

Longueur kilométrique des lignes de chemins de fer auxquelles s'applique la convention internationale, art. 1er de la C. I. — D'après les renseignements fournis à l'office central par les différents états signataires, les lignes de chemins de fer régies par la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer présentaient, à la date du 31 mars 1899, une longueur de 186 900 kilomètres (contre 180 602 kilomètres au 31 mars 1898), soit une augmentation de 6298 kilomètres vis-à-vis de l'année précédente. Le tableau ci-après indique cette longueur dès la première année (1893) de l'existence de la convention et en donne en même temps la répartition entre les divers Etats. D'après ces chiffres, la convention était applicable en:

Aus dem Geschäftskreise des Central-Amtes.

Kilometrische Länge der dem Internationalen Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnstrecken, Art. 1 des I. U. — Laut den dem Central-Amt von den beteiligten Staaten zugegangenen Mitteilungen hat am 31. März 1899 die Länge der dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr unterstellten Eisenbahnstrecken 186 900 km (gegen 180 602 km am 31. März 1898) betragen. Der Zuwachs gegenüber dem Vorjahr ist daher 6298 km. Seine Verteilung auf die einzelnen Staaten ergiebt sich aus der nachfolgenden Zusammenstellung, welche auf das erste Jahr der Geltung des Uebereinkommens (1893) zurückreicht. Danach hat dieses Anwendung gefunden:

	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	
	au nombre suivant de kilomètres de chemins de fer *auf Kilometer Eisenbahnstrecken*							
Allemagne	43 200	44 272	44 900	46 071	46 953	48 009	49 456	Deutschland.
Autriche	14 887	15 507	15 800	15 919	16 316	16 776	17 404	Oesterreich.
Hongrie	11 722	12 325	12 934	13 706	14 644	15 608	16 234	Ungarn.
Territoire d'occupation austro-hongrois	374	374	105	105	105	105	105	Oester.-Ungar. Occupationsgebiet.
Belgique	4 516	4 530	4 534	4 555	4 566	4 566	4 587	Belgien.
Danemark					1 924	1 924	1 958	Dänemark.
France	33 872	35 149	35 602	35 803	36 383	36 745	36 919	Frankreich.
Italie	11 762	12 358	12 566	12 931	12 956	13 101	13 189	Italien.
Luxembourg	356	356	356	356	356	356	356	Luxemburg.
Pays-Bas	2 475	2 513	2 513	2 513	2 539	2 539	2 556	Niederlande.
Russie	26 351	28 030	30 917	32 844	33 450	37 527	40 767	Russland.
Suisse	2 995	3 102	3 123	3 176	3 187	3 346	3 369	Schweiz.
	152 510	158 516	163 350	167 979	173 379	180 602	186 900	

[1]) B. 1893 p. 314.

[1]) Z. 1893 S. 290.

Digitized by Google

Etudes.

Extinction des réclamations de l'expéditeur concernant le contrat de transport.

F. Sous le titre « Interprétation du § 90 du règlement d'exploitation » (autrichien), on prétend dans le n° 19 de l'Eisenbahn-Tarif- und Verkehrs-Anzeiger que l'interprétation généralement adoptée pour ce paragraphe, identique à l'article 44 de la convention internationale, serait que, si le paiement du prix de transport et la réception de la marchandise éteignent en principe, contre le chemin de fer, toute action ultérieure provenant du contrat de transport, les autres créances que peut avoir à revendiquer dans la suite le chemin de fer restent au contraire intactes, même après la réception de la marchandise et le paiement du prix de transport. Cette manière de voir reposerait sur un malentendu que les différents commentateurs de l'article 44 de la convention internationale ont tout particulièrement contribué à propager — dans des termes fort variés, il est vrai. Ces commentateurs paraissent avoir perdu de vue, en effet, que la convention internationale (comme le règlement d'exploitation autrichien) fait dépendre l'extinction des actions contre le chemin de fer non pas seulement de la réception de la marchandise et du paiement du prix de transport, mais aussi du paiement *des autres frais à la charge de la marchandise*.

Il faut donc, expose l'auteur de l'article en question, que *toutes* les créances du chemin de fer aient été réglées avant qu'il puisse être question d'une extinction des actions *contre* lui. Et comme les textes légaux ne visent que l'extinction de ces actions et non pas les créances du chemin de fer, lesquelles peuvent être présentées dans les délais de prescription existants, il s'ensuit que, si le chemin de fer, après la réception de la marchandise et le paiement, par le destinataire, des frais mentionnés sur la lettre de voiture, fait valoir encore pour la même expédition auprès de l'expéditeur ou du destinataire une créance, si minime soit-elle, ceux-ci ont de leur côté le droit d'élever contre le chemin de fer, jusqu'à l'expiration du délai de prescription, les réclamations qu'ils estiment

Abhandlungen.

Erlöschen der Ansprüche des Transportgebers aus dem Frachtvertrag.

F. In Nr. 19 des Eisenbahn-Tarif- und Verkehrs-Anzeigers ist unter der Überschrift « Zur Auslegung des § 90 des (österr.) Betriebs-Reglements » behauptet, dass die herrschende Meinung über die Bedeutung dieses mit dem Art. 44 des Internationalen Uebereinkommens übereinstimmenden Paragraphen sei, dass, während die Zahlung der Fracht und die Annahme des Gutes grundsätzlich alle spätern Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrag ausschliesse, doch trotz erfolgter Annahme des Gutes und Zahlung der Fracht etwaige weitere Forderungen der Eisenbahn aus dem Frachtvertrage unberührt und aufrecht bleiben. Diese Ansicht beruhe auf einem Missverständnis und sei insbesondere von sämtlichen Auslegern des Art. 44 des Internationalen Uebereinkommens, wenn auch in mannigfaltiger Ausdrucksweise, verbreitet worden, sofern sie übersehen haben, dass im Internationalen Uebereinkommen (und im österreichischen Betriebsreglement) als Voraussetzung des Erlöschens der Ansprüche gegen die Eisenbahn nicht bloss (neben der Annahme des Gutes) die Zahlung der Fracht, sondern auch die Zahlung *der sonst auf dem Gute haftenden Forderungen* genannt sei.

Es müssen also, führt der Artikel aus, bevor von einem Erlöschen der Ansprüche *gegen* die Eisenbahn die Rede sein könne, *alle* Forderungen der Eisenbahn aus dem Frachtvertrag bezahlt sein. Und da eine Rechtsandrohung nur auf das Erlöschen jener Ansprüche, nicht aber auf die Forderungen der Eisenbahn gehe, welche innerhalb der bestehenden Verjährungsfrist geltend gemacht werden können, so folge daraus, dass wenn nach Annahme des Gutes und Zahlung der im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Betrage die Eisenbahn nachträglich mit irgend einer noch so geringfügigen Forderung aus dem betreffenden Frachtverhältnis gegen Absender oder Empfänger hervortrete, auch diese ihre etwaigen aus dem Frachtvertrag gegen die Eisenbahn aushaftenden Ansprüche

Digitized by Google

justifiées par le contrat de transport, attendu que les revendications faites après coup par le chemin de fer ont eu pour effet de détruire la première présomption de l'article 44 et du § 90, à savoir celle «que le paiement du prix de transport et des autres frais à la charge de la marchandise a été effectué». La même conséquence juridique se présenterait s'il était prouvé que le chemin de fer, bien que n'élevant aucune prétention postérieurement à la remise de la marchandise, serait effectivement en droit de le faire.

En même temps, l'auteur attire l'attention sur le fait que l'article 44 de la C. I. et le § 90 du règlement d'exploitation constituent un privilège pour le chemin de fer, en ce sens qu'ils stipulent l'extinction, dans les cas prévus, de toute action contre lui basée sur le contrat de transport, alors qu'ils laissent intactes ses créances de même source. «Il eût été d'autant plus opportun d'accorder également aux expéditeurs le bénéfice d'une disposition analogue que, de l'avis des juristes qui s'occupent spécialement des questions intéressant les chemins de fer, le principe dont il s'agit doit surtout son origine à la considération que l'admission de réclamations après accomplissement réciproque des clauses du contrat serait aussi contraire à la bonne foi qu'aux nécessités du trafic, lequel exige la liquidation prompte et définitive des affaires qui s'y rattachent.»

Nous sommes parfaitement d'avis que les réclamations résultant du contrat de transport contre le chemin de fer ne devraient s'éteindre qu'au moment où (après réception de la marchandise) non seulement le prix de transport, mais aussi *tous les autres frais à la charge de la marchandise* se trouvent payés, et qu'aussi longtemps que de telles créances subsistent il ne saurait être question d'une extinction du droit des expéditeurs ou des destinataires de les faire valoir. Nous ne sachions pas d'ailleurs qu'aucun des commentateurs de la convention internationale ou du droit sur la matière dont nous connaissons les ouvrages ait prétendu autre chose. Tous sans exception ont inséré dans leurs explications le texte littéral de l'article 44, et si dans leurs développements ultérieurs ils ne parlent pas toujours du prix de transport et «des autres sommes grevant la marchandise», mais simplement

bis zum Ablauf der Verjährungsfrist noch ohne weiteres zur Geltung bringen können, weil durch die Nachtragsforderung der Eisenbahn die erste Voraussetzung des Prajudizes des Art. 44 und des § 90, dass nämlich «die auf dem Gut haftenden Forderungen bezahlt seien», zerstört sei. Dieselbe Rechtsfolge trete auch dann ein, wenn die Eisenbahn eine nachträgliche Forderung zwar nicht erhebe, aber nachweisbar noch erheben könnte.

Dabei macht der Verfasser darauf aufmerksam, dass Art. 44 I. U. und § 90 B. R. eine Begünstigung der Eisenbahn insofern enthalten, als unter den daselbst angegebenen Voraussetzungen wohl die Erlöschung frachtrechtlicher Ansprüche gegen die Eisenbahn, nicht aber der Forderungen dieser aus dem Frachtvertrage vorgesehen sei. «Eine analoge Bestimmung auch zu gunsten der Frachtgeber wäre um so näher gelegen, als ja das in Rede stehende Präjudiz von den Eisenbahnjuristen zumeist auf die Erwagung zurückgeführt wird, dass die Zulassung von Reklamationen nach erfolgter beiderseitiger Erfüllung dem guten Glauben ebenso widersprechen würde, wie den Bedürfnissen des Verkehrs, welcher eine rasche und endgültige Erledigung der betreffenden Geschäfte dringend verlangt.»

Wir sind ganz damit einverstanden, dass die Ansprüche aus dem Frachtvertrage gegen die Eisenbahn erst dann erlöschen, wenn (neben der Annahme des Gutes) nicht bloss die Fracht, sondern auch *alle sonst auf dem Gute haftenden Forderungen* bezahlt sind und dass, so lange solche Forderungen noch ausstehen, von einem Untergang der Ansprüche des Frachtgebers nicht gesprochen werden kann. Soweit wir die Kommentatoren des Internationalen Uebereinkommens oder der Partikularrechte kennen, ist auch von keinem dieser etwas anderes behauptet worden. Sie haben ohne Ausnahme den Wortlaut des Art. 44 unverändert in ihre Erläuterungen aufgenommen, und wenn in der darauf folgenden Besprechung nicht immer von der Fracht und «den sonst auf dem Gute haftenden Forderungen», sondern oft kurzweg von der «Fracht» oder von der «Fracht etc.» ge-

Digitized by Google

du «prix de transport» ou du «prix de transport, etc.», il ne faut y voir autre chose qu'une manière abrégée de s'exprimer qui ne saurait induire en erreur le lecteur attentif. Si des idées erronées se sont répandues malgré tout dans le public à ce sujet, nous estimons devoir les combattre de notre côté aussi en exposant la question sous son véritable jour.

Mais le principe en vertu duquel, aussi longtemps que le chemin de fer a le droit de faire valoir une créance contre l'expéditeur ou le destinataire, les réclamations de ces derniers à l'égard du chemin de fer restent intactes, est restreint par les dispositions de l'article 12 de la C. I. (§ 61 du règlement d'exploitation). Celles-ci stipulent en effet qu'en cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreurs de calcul dans la fixation des frais de transport et des frais accessoires, la différence en plus ou en moins devra être remboursée. «Toute réclamation pour erreur n'est recevable que si elle est faite dans le délai d'un an à partir du jour du paiement», et (d'après la dernière phrase de l'article 12 et du § 61) «*les dispositions de l'alinéa 1 de l'article 44 ne s'appliquent pas dans ce cas*». En d'autres termes, le redressement des erreurs peut être exigé par le chemin de fer même après extinction des actions de l'expéditeur, conformément à l'article 44 (§ 90), et cette faculté subsiste pendant une année à partir du jour du paiement de la somme principale. L'expéditeur et le destinataire jouissent, en revanche, pendant le même laps de temps, du même droit vis-à-vis du chemin de fer, sans toutefois que la demande en redressement d'erreurs formulée par ce dernier puisse faire revivre les réclamations une fois éteintes de l'expéditeur. Celles-ci (art. 46 et § 91, 3) «ne peuvent être reprises ni sous la forme d'une demande reconventionnelle ni sous celle d'une exception».

Voilà ce qui doit être ajouté à l'étude parue dans l'Eisenbahn-Tarif- und Verkehrs-Anzeiger et ce que l'auteur a perdu de vue parce qu'il n'a pas tenu compte des dispositions des articles 12 et 46 et des §§ 61 resp. 91, 3.

sprochen ist, so kann darin doch nur eine abgekürzte Ausdrucksweise erblickt werden, welche den denkenden Leser nicht auf Irrwege führen sollte. Wenn dessenungeachtet eine irrtümliche Auffassung im Publikum sich gebildet haben sollte, so möchten wir durch Konstatierung dieser Sachlage derselben ebenfalls entgegentreten.

Aber der Satz, dass, solange die Eisenbahn eine Forderung an den Absender oder den Empfänger stellen könne, die Ansprüche dieser gegen jene nicht untergehen, erleidet eine Beschränkung durch den Art. 12 I. U. (§ 61 B. R.). Denn hier ist bestimmt, dass, wenn der Tarif unrichtig angewendet wurde oder Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Frachtgelder und Gebühren vorgekommen sind, das zu wenig Geforderte nachzubezahlen und das zu viel Erhobene zu erstatten ist. «Ein derartiger Anspruch kann nur binnen Jahresfrist vom Tage der Zahlung an geltend gemacht werden», und «*auf denselben findet* (laut dem Schlusssatz des Art. 12 und § 61) *die Bestimmung des Art. 44, Absatz 1, keine Anwendung*», d. h. die Berichtigung von Irrtümern kann von der Eisenbahn auch nach dem Erlöschen der Ansprüche des Frachtgebers im Sinn des Art. 44 (§ 90) noch verlangt werden, und zwar während eines Jahres nach Zahlung der Hauptsumme. Anderseits steht auch dem Absender und Empfänger dasselbe Recht während der gleichen Zeit gegenüber der Eisenbahn zu. Aber das Begehren der Eisenbahn auf Berichtigung von Irrtümern kann die einmal untergegangenen Ansprüche des Frachtgebers nicht wieder aufleben machen; sie können (Art. 46 und § 91, 3) «auch nicht im Wege einer Widerklage oder Einrede geltend gemacht werden».

Das ist, was den Auseinandersetzungen des Eisenbahntarif- und Verkehrs-Anzeigers beigefügt werden muss und was deren Verfasser ausser acht gelassen hat, weil ihm die Bestimmungen der Art. 12 und 46 und der §§ 61 resp. 91, 3, wohl entgangen sind.

Digitized by Google

Jurisprudence dans les différents Etats.

Application des tarifs. Responsabilité du chemin de fer pour renseignements de prix de transport erronés [1]).

(Décision de la cour suprême d'Autriche à Vienne du 11 oct. 1898).

— Comp. C. I. art. 11. —

Une maison de commerce, après s'être renseignée auprès de la direction des chemins de fer de l'Etat au sujet des prix de transport de bois à râper à destination de diverses stations, avait conclu des contrats de livraison basés sur les prix qui lui avaient été indiqués. Mais, ainsi qu'il résulta de l'exécution des transports, les renseignements fournis étaient erronés et la maison expéditrice dut payer pour frais de transport un supplément de 322 fl. 63; le chemin de fer refusant de rembourser cette somme, la maison lui intenta une action devant le tribunal de district à Prague.

Celui-ci repoussa la plainte, attendu qu'aux termes du § 61 du règlement d'exploitation [2]) le chemin de fer, même en cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreurs de calcul dans la fixation des frais de transport, n'est tenu de rembourser que le trop perçu; or dans l'espèce les frais de transport avaient été exactement calculés conformément au tarif, ainsi que le demandeur avait pu s'en rendre compte par les tarifs dûment publiés. Il ne saurait être question d'une faute à la charge du chemin de fer, puisque celui-ci ne peut être rendu responsable d'avoir fourni une réponse inexacte à une demande concernant les prix de transports si l'on considère que l'application irrégulière du tarif ou des erreurs de calcul ne peuvent constituer une obligation à indemnité. Aussi la demande en appel faite par la demanderesse fut-elle repoussée par le Landesgericht de Prague. Mais à la suite de la demande en cassation, la cour suprême, par décision du 11 octobre 1898, cassa le jugement et condamna les chemins de fer de l'Etat au remboursement du montant réclamé, par les motifs suivants:

[1]) Comp. un arrêt différent de la cour de cassation de France. B. 1898 p. 101.

[2]) B. 1893 p. 143.

Rechtsprechung in den verschiedenen Staaten.

Anwendung der Tarife. Haftpflicht der Eisenbahn für die Erteilung irriger Tarifauskünfte.[1])

(Entscheidung des österreichischen Obersten Gerichtshofes in Wien vom 11. Oktober 1898.)

— Zu vergleichen I. U. Art. 11. —

Ein Handelshaus hatte, nachdem es bei der Staatsbahndirektion die Fracht für Schleifholz nach verschiedenen Stationen erfragt hatte, auf Grund der ihm mitgeteilten Frachtsätze Lieferungsverträge abgeschlossen. Die erteilte Auskunft war aber eine irrige, wie sich bei den ausgeführten Verfrachtungen ergab, und die Versandfirma hatte für Transportgebühren einen Mehrbetrag von fl. 322,63 zu bezahlen, den sie, da die Eisenbahn die Rückerstattung verweigerte, beim Bezirksgericht Prag einklagte.

Das Bezirksgericht wies die Klage ab, weil nach § 61 des Betriebsreglements [2]) die Bahn selbst im Falle unrichtiger Anwendung des Tarifs oder wenn Rechnungsfehler bei der Feststellung der Fracht vorgekommen sind, nur das zu viel Erhobene zu erstatten, im vorliegenden Falle aber die tarifmässigen Frachtsätze richtig berechnet habe, welche der Kläger aus den gehörig veröffentlichten Tarifen habe erfahren können. Auch von verschuldeter Irreführung könne nicht die Rede sein, weil die unrichtige Beantwortung einer Anfrage über die Höhe der Tarifsätze die Eisenbahn nicht haftbar machen könne, wenn in Erwägung gezogen werde, dass sie nicht einmal aus der unrichtigen Anwendung des Tarifs oder aus Rechnungsfehlern schadenersatzpflichtig gemacht werden könne. Die von der klägerischen Partei erklärte Berufung wurde vom k. k. Landesgericht in Prag verworfen. Auf die eingelegte Revisionsbeschwerde hat dagegen der k. k. Oberste Gerichtshof, mit Entscheidung vom 11. Oktober 1898, das ergangene Urteil aufgehoben und die Staatsbahn zur Rückzahlung des eingeklagten Betrages verurteilt, — aus folgenden Gründen:

[1]) Zu vergleichen ein abweichendes Erkenntnis des französischen Kassationshofs Z. 1898 S. 101.

[2]) Z. 1893 S. 133.

Digitized by Google

Il résulte des faits établis par le jugement de première instance que la direction des chemins de fer de l'Etat, a fourni à la maison demanderesse, non pas d'une manière dolosive mais plutôt en raison d'une négligence, des renseignements erronés qui ont causé à la demanderesse un préjudice pécuniaire déterminé.

La question de droit suivante se pose donc: une *fausse information donnée simplement par négligence* peut-elle justifier une demande en indemnité? La solution de cette question de droit ne peut être tirée du code de commerce, attendu que celui-ci ne traite pas systématiquement la question d'indemnité et ne contient des prescriptions particulières que pour certaines affaires commerciales; cette question de droit ne peut être résolue que par les dispositions du code civil commun, ce qui n'empêche pas, du reste, de tenir compte également de certaines dispositions spéciales du code de commerce qui pourraient lui être applicables, telles que celles, par exemple, du livre IV, titre I, chapitre 2.

Le code civil traite des informations erronées aux §§ 95, 871 et 875, et vise, dans le premier de ces paragraphes, une information erronée dolosive, alors que, dans les autres, l'information erronée peut aussi bien être dolosive que fautive; mais seule la mesure de la responsabilité de celui qui a induit en erreur diffère dans les cas énoncés aux §§ 871 et 875, c'est à dire, qu'on prévoit pour une fausse information donnée par négligence, une indemnité équitable (§ 872), et pour une information dolosive une réparation pour le dommage causé (§ 874). Mais ces deux paragraphes visent une information erronée donnée à l'occasion de la conclusion d'un contrat; il n'est toutefois pas nécessaire que l'information erronée ait été donnée au moment même de la conclusion du contrat; elle peut aussi l'avoir été avant ce moment afin d'amener la conclusion du contrat qui autrement n'aurait pas eu lieu.

Le code civil ne vise pas les informations erronées en dehors du contrat, bien que dans plusieurs endroits il est fait mention de l'erreur commise.

Dans la partie principale notamment, qui traite de la réparation d'un dommage causé, l'information erronée n'est pas expressément mentionnée comme base d'une demande en indemnité; toutefois, des

Aus dem Thatbestande des Urteiles des Gerichtes erster Instanz ergiebt es sich, dass in nicht doloser, vielmehr nur in culposer Weise seitens der k. k. Staatsbahndirektion der klagenden Firma irrtümliche Auskünfte erteilt worden sind, aus denen für die klagende Firma ein bestimmter Vermögensnachteil entstand.

Es entsteht nun die Rechtsfrage: ob eine *bloss culpose Irreführung* einen Schadenersatzanspruch begründe? Diese Rechtsfrage kann unter Zugrundelegung des Handelsgesetzbuches ihre Lösung nicht finden, da das Handelsgesetzbuch die Frage des Schadenersatzes nicht systematisch behandelt, sondern nur bei einzelnen Handelsgeschäften besondere Anordnungen enthält; diese Rechtsfrage kann vielmehr nur kraft der Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches entschieden werden, was allerdings nicht hindert, anwendbare Specialbestimmungen des Handelsgesetzbuches, wie beispielsweise jene des IV. Buches, 1. Titels, 2. Abschnittes, anzuwenden.

Das allgemeine bürgerliche Gesetzbuch erwähnt der Irreführung in den §§ 95, 871, 875, setzt in der ersteren Gesetzesstelle eine dolose Irreführung voraus, während kraft der anderen Gesetzesstellen die Irreführung sowohl eine dolose als auch eine culpose sein kann; nur das Mass der Verantwortlichkeit des Irreführenden ist in den Fällen der §§ 871 und 875 ein verschiedenes, nämlich bei culposer Irreführung eine angemessene Vergütung (§ 872), bei durch List veranlasster Irreführung Genugthuung (§ 874). Diese beiden Gesetzesstellen, § 871 und § 875, setzen aber voraus die Irreführung aus Anlass eines abzuschliessenden Vertrages; doch muss die Irreführung nicht gerade bei Abschluss des Vertrages erfolgt sein; die Irreführung kann auch vor Abschluss des Vertrages eingeleitet worden sein, um eben den Abschluss, der sonst nicht geschehen wäre, zu bewirken.

Einer Irreführung ausserhalb des Vertragsverhältnisses erwähnt das bürgerliche Gesetzbuch nicht, wenn auch an mehreren Stellen des eingetretenen Irrtums gedacht wird.

Insbesondere im Hauptstücke, betreffend den Ersatz eines zugefügten Schadens, wird der Irreführung als des Grundes eines Schadenersatzanspruches nicht ausdrücklich erwähnt, doch lässt sich aus

Digitized by Google

dispositions des §§ 1299 et 1300 du code civil on peut conclure que l'information erronée, notamment l'information erronée fautive, peut constituer la base d'une demande en indemnité.

Aux termes du § 1294 du code civil, le dommage, pour motiver une obligation à indemnité, doit résulter d'un acte contraire à la loi.

Conformément à cet article, le renseignement sur des prix de transport, donné par un particulier à un commerçant ne saurait — au cas où il en résulterait un dommage pour ce dernier — former la base d'une demande en indemnité de la part du commerçant, attendu qu'il n'existait pour le particulier aucune obligation de fournir des renseignements de cette nature.

La question change lorsque ces renseignements sont demandés à une personne du métier et que celle-ci (contre rémunération) donne un conseil qui en induisant en erreur causerait un préjudice, ou si le transporteur à qui la marchandise doit nécessairement être remise, interrogé au sujet des frais de transport, indiquerait le montant de ces frais comme exact.

Dans ces cas, la personne du métier (qui a agi contre rémunération) ou le transporteur, — s'il avait fourni des renseignements, — était tenu de les donner d'une façon exacte et compétente.

Si, dans ces cas, il existe information erronée fautive qui entraîne un dommage pécuniaire pour la personne induite en erreur, il y a lieu, aux termes du § 1300 ou du § 1299 du c. civ., à réparation d'un dommage illicite qui peut provenir, soit d'une ignorance coupable, soit d'un manque d'attention suffisante, ou enfin d'un manque de diligence nécessaire, faits qui constituent une erreur.

Il ressort clairement du deuxième chapitre du livre IV du code de commerce (art. 422 et suiv.) que les chemins de fer en général, et par conséquent aussi les chemins de fer exploités par l'Etat, doivent être considérés comme voituriers.

De plus, l'ordonnance du ministère du commerce du 15 décembre 1891, R. G. Blatt n° 183 prescrit que les directions d'exploitation des chemins de fer de l'Etat ont dans leurs attributions la tâche de

den §§ 1299 und 1300 a. b. G.-B. folgern, dass in diesen Gesetzesstellen eine Irreführung, und zwar eine culpose Irreführung, als die Grundlage einer Schadenersatzpflicht hingestellt wird.

Die Beschädigung, wenn sie eine Ersatzpflicht begründen soll, muss eine widerrechtliche sein, wie § 1294 a. b. G.-B. ausspricht.

Dieser Gesetzesstelle folgend, könnte die Auskunftserteilung über Tarifsätze seitens einer Privatperson an einen Handelsmann, wenn der Handelsmann hieraus einen Schaden erleiden sollte, den Grund für einen Ersatzanspruch des Handelsmannes nicht bilden, weil für diese Privatperson irgend eine Verbindlichkeit nicht bestand, derlei Auskünfte zu erteilen.

Anders gestaltet sich die Sache, wenn wegen solcher Auskünfte ein Sachverständiger befragt wird und derselbe (gegen Entgelt) einen irreführenden nachteiligen Rat giebt oder wenn der Verfrachter, dem nach Lage der Sache die Fracht übergeben werden muss, nach den Frachtkosten befragt wird und derselbe die Frachtkosten genau bekannt giebt.

In diesen Fällen bestand für den Sachverständigen (der entgeltlich handelte), beziehungsweise für den Verfrachter die Verpflichtung, wenn Auskünfte überhaupt erteilt wurden, diese Auskünfte sachgemäss richtig zu erteilen.

Erfolgte in diesen Fällen eine culpose Irreführung und infolgedessen eine Vermögensbeschädigung des Irregeführten, so tritt gemäss der §§ 1300, beziehungsweise 1299 a. b. G.-B. eine widerrechtliche Beschädigung ein, die, sei es in schuldbarer Unwissenheit, sei es im Mangel der gehörigen Aufmerksamkeit, sei es endlich im Mangel des gehörigen Fleisses ihren Grund haben kann und darum ein Versehen begründet.

Dass die Eisenbahnen überhaupt, also auch die im Staatsbetriebe befindlichen Eisenbahnen, als Frachtführer zu behandeln sind, ergiebt klar der zweite Abschnitt des IV. Buches des Handelsgesetzbuches (Art. 422 u. ff.).

Es bestimmt aber überdies die Handelsministerial-Verordnung vom 15. Dezember 1891, R.-G.-Bl. Nr. 183, dass der Wirkungskreis der staatlichen k. k. Eisenbahnbetriebsdirektionen umfasse (§ 28

Digitized by Google

fournir (§ 28 ad 19) « les renseignements en matière de tarifs pour le transport des voyageurs et marchandises ».

En faisant connaitre d'office les prix de transport à la maison demanderesse, la direction des chemins de fer de l'Etat avait le devoir d'éviter toute ignorance coupable et de procéder avec une attention vigilante et toute la diligence nécessaire. Si on s'y était conformé, la maison demanderesse n'aurait pas eu à supporter le dommage pécuniaire qu'elle a eu à subir.

Dans une lettre postérieure, la direction des chemins de fer de l'Etat reconnait elle-même qu'elle était absorbée par de multiples occupations et que certaines taxes lui avaient échappé.

Dans ces conditions, il est avéré que la direction des chemins de fer de l'Etat a causé illégalement par une action fautive un préjudice pécuniaire à la maison demanderesse, pour lequel l'état, comme voiturier, doit une réparation au demandeur (art. 283, c. civ.)

On ne saurait invoquer le § 61 du règlement d'exploitation du 10 décembre 1892, R.-G.-Blatt n° 207 [2]) pour la solution du litige. En effet, ainsi que le fait ressortir avec beaucoup de justesse la demande en revision, la possibilité de faire valoir, même après le règlement du compte, une réclamation résultant du contrat de transport, ne peut, en aucun cas, être comparée à la responsabilité pour une faute. Cette dernière n'est pas visée par les dispositions du § 61.

La circonstance que les taxes des tarifs ont été dûment publiées et que la maison demanderesse pouvait en conséquence combiner elle-même les taxes et découvrir l'erreur commise par la direction du chemin de fer est également sans importance.

Il est, en effet, notoire, et la réponse à la demande en revision l'admet du reste, que les tarifs des chemins de fer sont très compliqués, et sujets à des modifications et à des additions incessantes.

Le voiturier qui publie lui-même ces tarifs doit être *tout le premier* à les connaitre d'une façon complète, et c'est précisément pourquoi, malgré la publication

[2]) B. 1893 p. 143.

ad 19) « die Auskunfterteilung in Angelegenheiten der Personen- und Gütertarife ».

Die k. k. Staatsbahndirektion hatte daher die Pflicht, bei amtlicher Bekanntgabe der Frachtsätze an die klagende Firma hierbei jede schuldbare Unwissenheit zu vermeiden und mit gehöriger Aufmerksamkeit und mit gehörigem Fleisse vorzugehen. Wenn dies eingehalten worden wäre, wäre bei der klagenden Firma der Vermögensnachteil nicht entstanden, der entstanden ist.

Die Staatsbahndirektion anerkennt selbst in einem späteren Schreiben, dass gewisse Frachtsätze im Drange der Geschäfte übersehen wurden.

Auf dieser Grundlage ist es richtig, dass die Staatsbahndirektion durch eine culpose Handlung einen Vermögensnachteil widerrechtlich der klagenden Firma zugefügt hat, den der Staat als Frachtführer dem klagenden Kaufmanne zu ersetzen hat (Art. 283 H.-G.-B.).

Die Berufung auf § 61 des Eisenbahnbetriebsreglements vom 10. Dezember 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, [2]) ist für die Lösung dieses Streites nicht zutreffend. Denn, wie die Berufung richtig ausführt, die Möglichkeit, eine Forderung aus dem Frachtvertrage auch nach der Abrechnung geltend zu machen, ist ganz und gar nicht identisch mit der Haftungspflicht für ein Verschulden. Letztere regelt derzeit § 61 nicht.

Auch der Umstand ist belanglos, dass die Tarifsätze öffentlich kundgemacht worden sind, die klagende Firma daher selbst die Tarifsätze sich zusammenstellen und auf den Irrtum der Bahndirektion kommen konnte.

Denn es ist eine bekannte Thatsache, wie dies auch in der Berufungsbeantwortung zugestanden wird, dass das Tarifwesen der Eisenbahnen ein sehr kompliziertes ist, das fortwährend Veränderungen und Nachtragen unterworfen ist.

Der Frachtführer, der diese Frachtsätze selbst herausgiebt, soll dieselben *zunächst* und am besten kennen, weshalb ja eben die Eisenbahnbetriebs-

[2]) Z. 1893 S. 133.

Digitized by Google

des prix de transport, les directions d'exploitation des chemins de fer sont tenues de fournir des renseignements aux intéressés (arrêté du ministre du commerce du 15 décembre 1891, R.-G.-Blatt n° 183), tandis qu'on ne peut pas exiger d'un commerçant une connaissance aussi approfondie des prix de transport.

On ne pourrait tirer de la prescription du § 2 du c. civ. la conclusion que l'ignorance des lois et prescriptions constitue à elle seule et par conséquent dans *chaque* cas une faute au sens du § 1294 du c. civ.; à cet égard, les dispositions du dernier paragraphe sont seules applicables.

Pour pouvoir répondre à la question de savoir si l'ignorance d'une disposition spéciale d'une loi ou ordonnance doit être envisagée ou non comme une ignorance coupable au sens du § 1297 du c. civ., il faut avant tout envisager la nature de la cause dont il s'agit et la qualité légale des personnes qui y interviennent, et examiner ensuite si dans le sens du § 1297 du c. civ. la personne à qui cette ignorance est imputée comme une faute, a agi avec cette diligence qu'on est en droit d'attendre de toute personne douée d'une intelligence ordinaire.

C'est précisément parce que la maison expéditrice ne pouvait se rendre exactement compte des taxes avant de commencer ses transports de bois, qu'elle adressa une demande à la direction des chemins de fer de l'Etat pour recevoir d'office les indications des prix des tarifs.

Or, comme ces prix ont été communiqués en chiffres détaillés et comme exacts par une lettre de la direction des chemins de fer de l'Etat, on ne saurait prétendre que la demanderesse *n'aurait pas dû se fier* à ces renseignements fournis d'*office*, mais qu'elle aurait dû procéder elle-même à la recherche d'autres taxes insérées dans un nombre infini de prescriptions spéciales.

En vertu de cette considération, le trésor défendeur devait être condamné à une indemnité dont le montant n'est pas douteux. (Allgem. Tarif-Anzeiger n° 40 p. 560.)

direktionen geradezu angewiesen sind (H.-M.-V. vom 15. Dezember 1891, R.-G.-Bl. Nr. 183), ungeachtet der Publizierung der Tarifsätze den Parteien Auskünfte zu erteilen, während von dem Geschäftsmanne eine derart genaue Kenntnis der Tarifsätze nicht erwartet werden kann.

Aus der Vorschrift des § 2 a. b. G.-B. kann nicht der Schluss gezogen werden, dass die Unkenntnis der Gesetze und Vorschriften schon an und für sich und mithin in *jedem* Falle ein Verschulden im Sinne des § 1294 a. b. G.-B. begründe; in dieser Beziehung sind nur die Vorschriften des letzteren Paragraphen massgebend.

Bei Beantwortung der Frage, ob die Unkenntnis einer speciellen Gesetzesvorschrift oder Verordnung als eine schuldbare Unwissenheit im Sinne des § 1294 a. b. G.-B. anzusehen sei oder nicht, ist vor allem die Natur des Rechtsgeschäftes, um das es sich handelt, und die persönliche Eigenschaft der dabei intervenierenden Personen ins Auge zu fassen und danach im Sinne des § 1297 a. b. G.-B. zu untersuchen, ob derjenige, dem diese Unkenntnis als ein Verschulden imputiert wird, mit jener Aufmerksamkeit gehandelt habe, welche bei gewöhnlichen Fähigkeiten angewendet werden kann.

Eben der Umstand, dass der klagenden Firma vor Beginn der Holzlieferung die Tarifsätze der Verfrachtung unklar schienen, veranlasste das Ersuchen an die Staatsbahndirektion um *offizielle* Angabe der Frachtsätze.

Da nun mit Schreiben der Staatsbahndirektion die Frachtsätze genau ziffermässig mitgeteilt worden sind, kann mit Grund nicht behauptet werden, die klagende Firma hätte dieser *amtlichen* Auskunft *nicht trauen*, sondern aus der Unzahl specieller Vorschriften andere Frachtsätze herausfinden sollen.

Kraft dieser Erwägung war der geklagte Staatsschatz zum Schadenersatze, dessen Ziffer nicht zweifelhaft ist, zu verurteilen. (Allgem. Tarif-Anzeiger Nr. 40 S. 560.)

Digitized by Google

Calcul du prix de transport. Un contrat faisant bénéficier l'expéditeur d'un tarif de station à taxes réduites est valable s'il a été conclu sous réserve de l'homologation ministérielle.

(Arrêt du tribunal impérial allemand, 5e chambre civile, en date du 19 novembre 1898.)

— Comp. C. I. art. 11. —

La revision fait valoir avec justesse que la société du chemin de fer de la rive droite de l'Oder n'avait pas, de sa propre autorité et sans homologation ministérielle, le droit d'établir valablement un tarif, attendu que les concessions accordées au chemin de fer Oppeln-Jannowitz duquel est issu le chemin de fer de la rive droite de l'Oder réservaient à l'état l'homologation et toute modification des tarifs. Si ladite société s'est néanmoins engagée par traité à transporter à un tarif spécial à prix réduits les expéditions de houille consignées par la partie co-contractante à la station de Scharley, il est incontestable qu'elle pouvait le faire légalement du moment que les taxes accordées étaient réservées à l'approbation de l'état et qu'elle se chargeait simplement de faire de son côté le nécessaire pour provoquer cette approbation. Un traité de ce genre n'aurait pu être entaché de nullité sous le prétexte qu'il contrevenait à l'interdiction de faire bénéficier certains expéditeurs seulement d'une réduction de prix sur les tarifs; il ne s'agissait pas en effet dans l'espèce d'accorder clandestinement des taxes réduites à la partie co-contractante en dérogation aux tarifs publiés, seul cas dans lequel seraient applicables les prescriptions invoquées par le défendeur au cours des instances précédentes et prévues, aux §§ 31 et 32, chiffre 2 de la loi sur les entreprises de chemins de fer, du 3 novembre 1838 [1]), à l'article 422 du c. de c. et au § 7, 3e alinéa, du règlement de transport du 15 novembre 1892. On avait simplement l'intention, selon l'usage suivi alors dans le trafic des houilles et comme cela se pratique souvent encore aujourd'hui, d'établir pour la station de Scharley un nouveau tarif spécial applicable au transport des houilles, tarif qui devait être dûment publié. Dans ces cas, il appartient au ministre de sauvegarder les intérêts du trafic et les intérêts économiques engagés et c'est pour cette raison que les tarifs doivent être soumis à son approbation.

1) B. 1896 p. 281.

Berechnung der Fracht. Ein Vertrag, durch welchen dem Absender ein bestimmter niedriger Stationstarif eingeräumt wird, ist rechtsgültig, wenn er unter der Voraussetzung der ministeriellen Genehmigung abgeschlossen ist.

(Entscheidung des deutschen Reichsgerichts, 5. Civil-Senat, vom 19. November 1898.)

— Zu vergleichen I. U. Art. 11. —

Es ist der Revision zuzugeben, dass die Rechte Oderufer-Eisenbahngesellschaft nicht einseitig, ohne staatliche Genehmigung, einen gültigen Frachttarif aufstellen konnte, da in den Konzessionen der Oppeln-Jannowitzer und der aus ihr hervorgegangenen Rechten Oderufer-Eisenbahn dem Staat die Genehmigung der Tarife und jede Abänderung derselben vorbehalten worden war. Wenn sie sich gleichwohl vertraglich verpflichtete, den Kohlentransporten des Kontrahenten von der Station Scharley bestimmte niedrige Frachtsätze einzuräumen, so konnte dies zweifellos dann mit Rechtswirkung geschehen, wenn die staatliche Genehmigung der eingeräumten Frachtsätze vorbehalten wurde und die Eisenbahngesellschaft nur die Verpflichtung übernahm, das Ihrige zu veranstalten, um die staatliche Genehmigung herbeizuführen. Ein solcher Vertrag wäre nicht etwa wegen Verletzung des Verbots der Tarifbegünstigung einzelner Interessenten nichtig gewesen; denn es handelte sich nicht darum, dem Kontrahenten in Abweichung von den veröffentlichten Tarifen insgeheim niedrigere Frachtsätze zu verschaffen, worauf allein die vom Beklagten in den Vorinstanzen angerufenen Vorschriften: §§ 31 und 32, Ziffer 2, des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838, [1]) Art. 422 H. G. B., § 7, Abs. 3, der Verkehrs-Ordnung vom 15. November 1892, bezogen werden könnten, sondern es wurde beabsichtigt, einen besonderen, zu veröffentlichenden, Kohlentarif für die Station Scharley aufzustellen, wie es damals besonders im Kohlen-Frachtverkehr üblich war und noch heute vielfach geschieht, wobei die einschlagenden Verkehrs- und volkswirtschaftlichen Interessen eben durch den Minister wahrgenommen werden müssen, der zu dem Ende die Tarife zu genehmigen hat. Unter der Voraussetzung dieser ministeriellen Genehmigung des vereinbarten Tarifs konnte also der in Frage stehende Tarif gültig

1) Z. 1896 S. 288.

Digitized by Google

L'homologation ministérielle ayant été réservée, le tarif en cause pouvait donc être établi d'une manière valable. (Eger, Zeitschrift für Eisenbahnrecht, XVe volume, 4e fascicule, p. 327.)

Avis au destinataire. Un avis „télégraphique" ne peut tenir lieu d'avis par „exprès".

(Arrêt de la cour de cassation de France du 4 mai 1899.)
— Comp. C. I. art. 19. —

La question de savoir si l'envoi à un destinataire d'un avis par exprès peut être remplacé par un avis télégraphique a été tranchée par un arrêt de la cour de cassation de France que nous reproduisons ci-après:

Attendu que les règlements qui concernent les compagnies de chemins de fer doivent être strictement appliqués et qu'il n'est point permis, sous prétexte d'interprétation, d'ajouter arbitrairement aux obligations qu'ils imposent soit à ces compagnies, soit à ceux qui traitent avec elles; attendu qu'aux termes de l'arrêté ministériel du 28 février 1894 [1]), le délai pour le déchargement est augmenté de vingt-quatre heures lorsque le destinataire réside dans une commune qui ne possède pas un bureau de poste ou qui n'est pas desservie par le même bureau que la gare qui a expédié l'avis d'arrivée des marchandises, à moins que la compagnie n'a fait prévenir le destinataire « par exprès »; qu'il est constaté, en fait, par le jugement attaqué que les défendeurs réceptionnaires de marchandises en gare de Paris-la-Chapelle, demeurent à Billancourt, c'est-à-dire dans une commune qui n'est pas desservie par le même bureau de poste que la gare d'arrivée des expéditions qui leur étaient faites; que dès lors, si la compagnie du chemin de fer du Nord voulait abréger le délai du déchargement, elle aurait dû se conformer aux dispositions de l'arrêté ministériel précité et faire prévenir les destinataires par un exprès; que l'avis donné par une dépêche télégraphique, dont la remise en temps utile n'a d'ailleurs pas été constatée, ne saurait équivaloir à l'envoi d'un exprès dans le cas prévu par le dit arrêté. (Bulletin des transports, juillet 1899, p. 535.)

[1]) B. 1884 p. 176.

abgeschlossen werden. (Eger, Zeitschrift für Eisenbahnrecht, XV. Band, 4. Heft, S. 327.)

Avisierung des Empfängers. Ein „telegrapischer" Avis ist einer Avisierung „per Boten" nicht gleich zu achten.

(Entscheidung des französischen Kassationshofes vom 4. Mai 1899.)
— Zu vergleichen I. U. Art. 19. —

Bezüglich der Frage, ob die Zusendung eines Avises an einen Empfänger durch einen Boten, durch eine telegraphische Benachrichtigung ersetzt werden kann, hat der französische Kassationshof folgende Entscheidung getroffen:

In Erwägung, dass die reglementarischen Bestimmungen, welche die Eisenbahngesellschaften betreffen, genau auszuführen sind, und dass es nicht gestattet ist, unter dem Vorwande der Interpretation, zu den Verpflichtungen, welche sie den Gesellschaften oder den mit denselben einen Vertrag Schliessenden auferlegen, willkürlich etwas hinzuzufügen; dass nach dem Wortlaute des Ministerial-Erlasses vom 28. Februar 1894 [1]), die Entladefrist um vierundzwanzig Stunden verlängert wird, wenn der Empfänger seinen Wohnsitz in einer Gemeinde hat, die kein Postbureau besitzt oder die nicht zu dem gleichen Bestellbezirk gehört wie die Station, welche die Benachrichtigung von der Ankunft des Guts abgelassen hat, sofern die Eisenbahn den Empfänger nicht « mittelst Boten » benachrichtigt hat; dass durch das angegriffene Urteil in der That festgestellt ist, dass die Beklagten, welche Güter auf der Station Paris-La Chapelle zu empfangen hatten, in Billancourt wohnen, das ist in einer Gemeinde, die nicht zu dem gleichen Bestellbezirk gehört wie die Station, auf welcher ihre Sendungen angekommen sind; dass hiernach die Nordbahn, sofern sie die Entladefrist abkürzen wollte, die Bestimmungen des vorerwähnten Ministerial-Erlasses hatte beachten und die Adressaten durch einen Boten hätte benachrichtigen lassen müssen; dass die Avisierung durch eine telegraphische Depesche, deren Bestellung in nützlicher Frist übrigens nicht festgestellt ist, der Übersendung durch einen Boten in dem im besagten Erlasse vorgesehenen Falle nicht gleich zu achten ist. (Bulletin des transports, Juli 1899, S. 535.)

[1]) Z. 1894 S. 177.

Vente de la marchandise. Obligation pour le chemin de fer d'aviser l'expéditeur de la vente d'une marchandise restée en souffrance.

(Jugement du tribunal de commerce et de poursuites en matière de lettres de change de Budapest, siégeant comme chambre d'appel, en date du 6 juin 1899.)

— Comp. C. I. art. 24. —

Le demandeur avait réclamé des chemins de fer de l'Etat hongrois le paiement du dommage résulté pour lui du fait que la station d'arrivée avait vendu une marchandise par lui expédiée et refusée par le destinataire, 50 florins au dessous du prix facturé. Le chemin de fer avait bien informé le demandeur de ce refus mais non pas de la vente prochaine de la marchandise et le demandeur basait sa prétention sur cette omission en alléguant que s'il avait été avisé comme il aurait dû l'être, la perte subie aurait pu être évitée par le retrait de la marchandise; en même temps, il exigeait le remboursement des frais de port et de magasinage.

De son côté, le chemin de fer concluait au rejet de la demande, attendu qu'il n'était pas tenu de porter la vente projetée à la connaissance du demandeur, du moment qu'il l'avait informé à deux reprises de l'empêchement à la livraison de la marchandise. La demande fut repoussée en première instance.

En ce qui concerne la prétention du demandeur d'obtenir le remboursement des frais de port et de magasinage, le jugement fut confirmé, en appel, par la cour royale, ces frais demeurant à la charge de la marchandise non retirée. Il fut par contre réformé en ce sens que le chemin de fer défendeur fut condamné à payer au demandeur la moins-value résultée de la vente, soit 50 florins, plus les frais du procès. La cour a déclaré inadmissible l'objection présentée par le chemin de fer qui prétendait n'avoir aucune obligation à donner l'avis en question. Le § 70 du règlement d'exploitation [1]) prescrit cet avis aussi bien dans les cas d'empêchements à la livraison que lorsqu'une vente doit avoir lieu; le fait que l'expéditeur a été informé de l'empêchement à la livraison ne libérait nullement le chemin de fer du devoir de lui faire savoir

1) B. 1893 p. 144, respectivement p. 120.

Verkauf des Gutes. Verpflichtung der Eisenbahn, den Aufgeber von dem Verkaufe des nicht bestellbaren Gutes zu benachrichtigen.

(Urteil des Handels- und Wechselgerichtshofes, als Appellationsgericht, in Budapest, vom 6. Juni 1899.)

— Zu vergleichen I. U. Art. 24. —

Der Kläger hatte von der Ungarischen Staatsbahn die Vergütung des Schadens verlangt, der ihm dadurch erwachsen war, dass die Empfangsstation das von ihm versandte Gut mit einem Mindererlös von 50 fl. gegenüber dem Fakturawerte verkauft hatte, nachdem die Annahme vom Adressaten verweigert worden war. Die Eisenbahn hatte den Kläger wohl von der Annahmeverweigerung unterrichtet, nicht aber von dem bevorstehenden Verkaufe des Guts, und auf diese Unterlassung stützte der Kläger seinen Anspruch mit der Behauptung, dass bei pflichtmässiger Benachrichtigung der Verlust durch Zurücknahme des Gutes hätte vermieden werden können: der Kläger beanspruchte gleichzeitig Vergütung von Fracht und Lagergeld.

Die Eisenbahn beantragte Abweisung der Klage, da sie zur Bekanntgabe des bevorstehenden Verkaufs an den Kläger nicht verpflichtet gewesen sei, nachdem sie ihn von dem Ablieferungshindernis zweimal benachrichtigt hatte. Die erste Instanz wies den Kläger mit seiner Forderung ab.

Auf erhobene Appellation bestätigte der kgl. Gerichtshof das erstinstanzliche Urteil, soweit es den Anspruch des Klägers auf Vergütung von Fracht und aufgelaufenem Lagergeld betrifft, weil diese auf dem nicht bezogenen Gute haften; änderte dasselbe im übrigen aber dahin ab, dass die beklagte Eisenbahn dem Kläger den Mindererlös im Betrage von 50 fl. und die Prozesskosten zu vergüten habe. Der Gerichtshof bezeichnet die Einrede der Eisenbahn, dass ihr die Avisierungspflicht nicht obliege, als ungerechtfertigt. Der § 70 des Betriebsreglements [1]) schreibe besondere Verständigungen, sowohl von dem Ablieferungshindernis, als auch von der Verkaufsabsicht, vor; der Umstand, dass der Aufgeber von dem Ablieferungshindernis avisiert worden sei, enthebe die Bahn nicht von der Verpflichtung, dem Aufgeber

1) Z. 1893 S. 134, bezw. 111.

que la marchandise en souffrance allait être mise en vente. Cette formalité était, aux termes du 3e alinéa du paragraphe précité du règlement d'exploitation et des dispositions réglementaires II qui s'y rapportent, à remplir par lettre chargée et avec indication du jour et du lieu où devait avoir lieu la vente. Il est prouvé d'une manière incontestable que, pour ne pas avoir été informé de cette vente, le demandeur a éprouvé un préjudice qui eût pu être évité s'il avait été mis à même de s'opposer à la vente de sa marchandise. (Eisenbahn-Tarif und Verkehrs-Anzeiger, n° 19, p. 268.)

die beabsichtigte Veräusserung mitzuteilen. Dies musste, nach Punkt 3 des citierten Paragraphen des Betriebsreglements und der dazu gehörigen Zusatzbestimmung II, unter Angabe der Zeit und des Orts mittelst rekommandierten Schreibens geschehen. Dass dem Klager wegen der Unterlassung der Verstandigung Schaden entstand, ist unzweifelhaft nachgewiesen, und dieser Schaden hatte abgewendet werden können, wenn der Klager in den Stand gesetzt worden ware, den Verkauf seiner Ware abzuwehren. (Eisenbahn-Tarif- und Verkehrs-Anzeiger, Nr. 19, S. 268.)

Nouvelles diverses.

Revision du règlement de transport des chemins de fer d'Allemagne.

En raison de l'entrée en vigueur, au 1er janvier 1900, du nouveau code de commerce et de la mise en pratique probable, vers la même époque, de la convention additionnelle à la convention internationale du 14 octobre 1890 sur le transport de marchandises par chemins de fer, conclue à Paris le 16 juin 1898, le règlement de transport des chemins de fer d'Allemagne a été soumis à une revision partielle. A cette occasion on a tenu compte de diverses autres modifications et additions qui avaient été jugées opportunes. Les modifications qui doivent necessairement être apportées aux dispositions réglementaires et aux tarifs seront exécutées dans le plus bref délai possible. (Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, n° 69, p. 1142.)

Dispositions relatives aux heures de service et de repos du personnel du service actif des chemins de fer en Allemagne.

Sur l'initiative et sous la direction de l'office impérial des chemins de fer, des dispositions ont été arrêtées au printemps dernier entre les gouvernements confédérés pour fixer d'une manière uniforme les heures de service et de repos du personnel du service actif des chemins de fer. Ces dispositions qui correspondent dans leurs parties essentielles aux prescriptions déjà en vigueur dans les divers

Verschiedene Mitteilungen.

Umarbeitung der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.

Die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands ist mit Rücksicht auf das am 1. Januar 1900 zur Einführung gelangende neue Handelsgesetzbuch und das voraussichtlich zu dem gleichen Zeitpunkte in Kraft tretende, am 16. Juni 1898 in Paris abgeschlossene Zusatzübereinkommen zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890, einer teilweisen Umarbeitung unterzogen worden. Bei dieser Gelegenheit haben auch verschiedene andere als wünschenswert erachtete Änderungen und Ergänzungen Berücksichtigung gefunden. Die nötig werdenden Abänderungen der allgemeinen Zusatzbestimmungen und Tarife sollen mit thunlichster Beförderung vorgenommen werden. (Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 69, S. 1142.)

Bestimmungen über die Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahnbetriebsbeamten in Deutschland.

Auf Anregung und unter Leitung des Reichseisenbahnamtes sind in diesem Frühjahr zwischen den Bundesregierungen Bestimmungen über die planmässige Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahnbetriebsbeamten vereinbart worden, welche sich im wesentlichen an die in den einzelnen Staaten schon bestehenden Anordnungen, namentlich an die in Preussen geltenden Vorschriften vom 24. Dezember

états, notamment à celles qui ont été introduites en Prusse depuis le 24 décembre 1897, présentent cependant un intérêt spécial, puisqu'elles ont été adoptées par tous les gouvernements confédérés. Entrées en vigueur le 1er octobre de cette année, elles sont rédigées de la façon suivante:

I. Heures de service et de repos.

1° *Personnel des stations.* (Chefs de gare, surveillants et sous-chefs de gare, télégraphistes, préposés aux manœuvres, préposés aux haltes et aiguilleurs.) Si le service exige une activité continue et fatigante, la durée moyenne du travail quotidien ne doit pas excéder 8 heures et celle d'un service isolé ne doit pas être supérieure à 10 heures. Dans les autres cas, la durée moyenne du travail quotidien peut être portée à 12 heures, celle d'un service isolé à 14 heures. Lorsque le service est peu compliqué et que le travail est coupé de longs intervalles de repos, comme par exemple sur les chemins de fer secondaires, la durée d'un service pourra être exceptionnellement étendue jusqu'à 16 heures.

2° *Gardes-barrières et gardiens de haltes.* La durée du travail ne doit pas dépasser 14 heures par jour. Dans le cas de service facile, sur les chemins de fer secondaires notamment, elle peut être portée jusqu'à 16 heures. Si les gardes-barrières ne peuvent se loger qu'à une grande distance de leur poste, il devra être tenu compte du temps qui leur est nécessaire pour se rendre à ce poste et pour regagner leur domicile.

3° *Personnel des trains.* La durée quotidienne du service ne doit pas excéder 11 heures, comme moyenne mensuelle, et chaque service ne peut durer plus de 16 heures. Les services de cette durée ne peuvent être ordonnés que lorsqu'ils sont interrompus par des périodes de repos prolongées. Chaque période de service prolongé doit être, en principe, suivie d'un repos prolongé au domicile, autant que possible pendant la nuit. Le temps nécessaire au personnel, avant et après le commencement du voyage, pour la prise et la remise du service est compté comme temps de travail aussi bien au domicile qu'en dehors.

1897 anschliessen, aber doch ein selbständiges Interesse beanspruchen, weil sie nunmehr von allen Bundesregierungen angenommen worden sind. Die Bestimmungen sind mit dem 1. Oktober d. J. in Kraft getreten und lauten:

I. Dienst- und Ruhezeit.

1. *Stationspersonal.* (Stationsvorsteher, Stationsaufseher und Stationsassistenten, Telegraphisten, Rangiermeister, Haltestellenaufseher und Weichensteller.) Wenn der Dienst eine ununterbrochene, angestrengte Thätigkeit erfordert, soll die durchschnittliche tägliche Dauer 8 Stunden, die Dauer einer einzelnen Dienstschicht 10 Stunden nicht überschreiten. Im übrigen kann die durchschnittliche tägliche Dienstdauer bis zu 12 Stunden, die Dauer einer einzelnen Dienstschicht bis zu 14 Stunden betragen. Ausnahmsweise kann bei einfachen Betriebsverhältnissen, bei denen in die Dienstschicht längere Pausen fallen, wie namentlich auf Nebenbahnen, die Dauer der Dienstschicht bis zu 16 Stunden ausgedehnt werden.

2. *Bahnwärter und Haltepunktwärter.* Die Dauer der täglichen Dienstschicht soll 14 Stunden nicht überschreiten. Bei einfachen Betriebsverhältnissen, wie namentlich auf Nebenbahnen, kann die Dienstschicht bis zu 16 Stunden ausgedehnt werden. Wenn die Bahnwärter nur in grösserer Entfernung von ihrem Posten Wohnung finden können, ist die auf die Wege zum und vom Dienst entfallende Zeit angemessen zu berücksichtigen.

3. *Zugbegleitungspersonal.* Die tägliche Dienstdauer soll im monatlichen Durchschnitt nicht mehr als 11 Stunden betragen. Die einzelne Dienstschicht darf 16 Stunden nicht überschreiten. Dienstschichten bis zu dieser Dauer dürfen nur angesetzt werden, wenn sie durch ausgiebige Pausen unterbrochen werden. Auf eine längere Dienstschicht soll in der Regel eine längere Ruhe in der Heimat folgen, die soweit als möglich in die Nachtzeit zu legen ist. Die Zeit, während deren das Personal vor Antritt und nach Beendigung der Fahrt zur Übernahme und Übergabe der Geschäfte u. s. w. dienstlich in Anspruch genommen wird, ist sowohl in der Heimat als auch ausserhalb als Dienst anzurechnen.

4° *Personnel des locomotives.* La moyenne mensuelle de la durée quotidienne du service ne doit pas dépasser 10 heures. Dans le cas de service non compliqué, comme sur les chemins de fer secondaires, cette durée moyenne peut être portée à 11 heures. Chaque période de service ne peut excéder 16 heures, et les périodes de service de cette durée ne peuvent être ordonnées que si elles sont interrompues par des repos suffisamment longs. Toute période de service prolongé doit être, en principe, suivie d'un repos prolongé au domicile, autant que possible la nuit. La durée du service de route pendant une période de service ne peut, dans aucun cas, excéder dix heures, y compris les séjours aux stations durant lesquels l'agent ne peut quitter la locomotive. Si le service des manœuvres exige une activité continue et fatigante, la durée moyenne du travail quotidien ne dépassera pas 8 heures et chaque service ne peut durer plus de 10 heures. Le temps employé par le personnel pour la prise ou la remise du service avant et après le voyage, est compté aussi bien au domicile qu'au dehors comme heures de service.

II. Journées de repos.

Tout agent permanent du service actif des chemins de fer a droit chaque mois à deux jours au moins de repos. Lorsque le service est peu compliqué, comme par exemple sur les chemins de fer secondaires, le nombre des jours de repos peut être limité à *un* par mois pour le personnel désigné aux 1° et 2° du titre I.

III. Dispositions finales.

1° Les *périodes régulières de service* visées par les présentes dispositions (titre I) comprennent l'intervalle de temps qui s'écoule entre deux périodes de repos comptées d'après les règles suivantes.

2° Est comptée comme *période de repos* toute période exempte de service ou de préparation de service et qui comporte sans interruption: *a)* au moins 8 heures pour le personnel des stations, les gardes-barrières et les gardiens de haltes (I, 1° et

4. *Lokomotivpersonal.* Die tägliche Dienstdauer soll im monatlichen Durchschnitt nicht mehr als 10 Stunden betragen. Bei einfachen Betriebsverhältnissen, wie namentlich auf Nebenbahnen, kann die durchschnittliche Dienstdauer bis zu 11 Stunden ausgedehnt werden. Die einzelne Dienstschicht darf 16 Stunden nicht überschreiten. Dienstschichten bis zu dieser Dauer dürften nur angesetzt werden, wenn sie durch ausgiebige Pausen unterbrochen werden. Auf eine längere Dienstschicht soll in der Regel eine längere Ruhe in der Heimat folgen, die soweit als möglich in die Nachtzeit zu legen ist. Die innerhalb einer Dienstschicht im Zugdienste zurückzulegende planmässige Fahrzeit soll einschliesslich derjenigen Aufenthalte auf den Stationen, während deren die Lokomotive nicht verlassen werden kann, keinesfalls mehr als 10 Stunden betragen. Wenn der Rangierdienst eine ununterbrochene, angestrengte Thätigkeit erfordert, soll die durchschnittliche tägliche Dauer 8 Stunden, die Dauer einer einzelnen Dienstschicht 10 Stunden nicht überschreiten. Die Zeit, während deren das Personal vor Antritt und nach Beendigung der Fahrt zur Übernahme und Übergabe der Geschäfte u. s. w. dienstlich in Anspruch genommen wird, ist sowohl in der Heimat als auch ausserhalb als Dienst anzurechnen.

II. Ruhetage.

Jeder im Betriebsdienste ständig beschäftigte Beamte soll monatlich mindestens zwei Ruhetage erhalten. Bei einfachen Betriebsverhältnissen, wie namentlich auf Nebenbahnen, kann die Zahl der Ruhetage des unter I. 1 und 2 aufgeführten Personals auf *einen* im Monat eingeschränkt werden.

III. Schlussbestimmungen.

1. Die planmässige *Dienstschicht* im Sinne dieser Vorschriften (Abschnitt I) umfasst den Zeitraum, der zwischen zwei nach den nachstehenden Grundsätzen berechneten Ruhezeiten liegt.

2. Als *Ruhezeit* gilt jeder von Dienst oder Dienstbereitschaft freie Zeitabschnitt, der in ununterbrochener Folge beträgt: *a)* bei dem Stationspersonal, den Bahn- und Haltepunktwärtern (I. 1, 2): mindestens 8 Stunden; *b)* bei dem Zugbe-

2°); *b)* au moins 8 heures dans les cas de repos à la maison, et au moins 6 heures si le repos a lieu hors du domicile, pour le personnel des trains et des locomotives (I, 3° et 4°). Pour ce personnel (lettre *b)*, une période de 6 à 8 heures de séjour au domicile pourra être comptée comme temps de repos, si elle se produit entre des périodes de service précédées ou suivies d'un repos de 10 heures au moins au domicile.

3° Les repos *d'une durée inférieure* à celle indiquée au 2° ne sont pas considérés comme temps de repos. Ils sont par suite décomptés, comme temps de service ou de préparation de service, dans la période de service.

4° En service de nuit, aucun agent ne doit être occupé plus de 7 nuits consécutives.

5° Ne compte comme journée de repos (titre II) qu'une exemption de service d'au moins 24 heures.

6° Pour les employés et ouvriers d'autres services du chemin de fer, détachés pendant quelques heures comme aides au service actif, on devra tenir compte du temps pendant lequel ils exécutent leur travail habituel pour fixer la durée réglementaire du service auquel ils peuvent être astreints. (Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, n° 69, p. 1139.)

Abréviation du millésime de l'année 1900.

Relativement à l'abréviation du millésime de l'année 1900, le ministre des travaux publics de Prusse a décidé que, dans les cas où les millésimes sont reproduits en abrégé par deux chiffres sur les timbres mobiles de service (timbres à date pour l'acceptation des marchandises, pour les billets de voyageurs, etc.), l'année 1900 serait désignée simplement par deux zéros. Les années suivantes seront également représentées par les abréviations 01, 02, 03 etc. (Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, n° 69, p. 1143.)

Académie des chemins de fer à Linz.

D'accord avec le ministre du commerce, le ministre autrichien de l'instruction publique a approuvé le programme d'études que lui avait soumis le conseil d'administration de l'académie de commerce de Linz d'une section de chemins de fer à

gleitungs- und Lokomotivpersonal (I. 3, 4): mindestens 8 Stunden, wenn die Ruhe in der Heimat, mindestens 6 Stunden, wenn die Ruhe ausserhalb der Heimat verbracht wird. Doch kann auch (zu *b)* eine Pause von 6 bis 8 Stunden in der Heimat als Ruhezeit angesehen werden, wenn sie zwischen Dienstschichten liegt, denen eine Ruhezeit von mindestens 10 Stunden in der Heimat vorangeht oder folgt.

3. Pausen von *geringerer* als der zu 2 bezeichneten Dauer gelten nicht als Ruhezeiten. Sie sind daher ebenso, wie die Zeiten des Dienstes und der Dienstbereitschaft, in die planmässige Dienstschicht einzurechnen.

4. Im Nachtdienste darf kein Beamter mehr als 7 Nachte hintereinander beschäftigt werden.

5. Als Ruhetag (Abschnitt II) gilt nur eine Dienstbefreiung von mindestens 24 Stunden.

6. Werden Beamte oder Arbeiter aus anderen Zweigen des Eisenbahnwesens während einzelner Stunden zur Aushülfe im Betriebsdienste herangezogen, so ist bei der Bemessung der zulässigen Dienstdauer die in der gewöhnlichen Beschäftigung verbrachte Zeit angemessen zu berücksichtigen. (Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Nr. 69, S. 1139.)

Abgekürzte Bezeichnung des Jahres 1900.

Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat in Bezug auf die abgekürzte Bezeichnung des Jahres 1900 angeordnet, dass, soweit in den verstellbaren Dienststempeln (Güterannahme- u. s. w. Stempel, Fahrkartenverkaufsstempeln u. dgl.) die Jahreszahl abgekürzt durch zwei Ziffern bezeichnet wird, auch das Jahr 1900 abgekürzt, und zwar durch «00» darzustellen ist. In gleicher Weise sollen für die folgenden Jahre die Abkürzungen 01, 02, 03 u. s. w. angewendet werden. (Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Nr. 69, S. 1143.)

Eisenbahnakademie in Linz.

Das österreichische Unterrichtsministerium hat im Einvernehmen mit dem Handelsministerium den vom Verwaltungsausschuss der Linzer Handelsakademie vorgelegten Lehrplan einer an dieser Akademie zu errichtenden Abteilung für Eisenbahnfachunter-

créer dans cette académie et l'ouverture des premiers cours au commencement de l'année scolaire actuelle. L'académie des chemins de fer de Linz est la première qui existe en Autriche. (Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, n° 69, p. 1145.)

richt, sowie die Eröffnung des ersten Jahrgangs dieser Abteilung mit dem diesjährigen Schuljahre genehmigt. Die Linzer Eisenbahnakademie ist die erste in Oesterreich. (Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Nr. 69, S. 1145.)

Le transport des produits agricoles en Italie.

On commence en Italie également à s'occuper d'une façon spéciale du transport des colis agricoles. Le ministre des travaux publics vient d'envoyer des instructions aux inspecteurs des chemins de fer pour les inviter à prendre toutes les dispositions nécessaires pour hâter la mise en pratique du service de ces colis. Ces derniers pourront atteindre le poids de 20 kilogrammes et seront transportés avec la même célérité que les colis postaux.

Pour l'établissement des taxes, il est prévu un tarif par zone. La commission technique chargée d'étudier la question propose de distinguer trois zones de parcours: jusqu'à 200 kilomètres, de 200 à 500 kilomètres, et au delà de 500 kilomètres, et quatre catégories de colis: jusqu'à 4 kilogrammes, de 4 à 7 kilogrammes, de 7 à 10 kilogrammes, de 10 à 20 kilogrammes.

Voici les prix fixés pour les différentes catégories de colis et les diverses zones:

	Jusqu'à 200 kilom.	Jusqu'à 500 kilom.	Au delà de 500 kilom.
	Fr.	Fr.	Fr.
Colis de 4 kg.	0 40	0 60	1 00
» 4 à 7 kg.	0 60	0 90	1 50
» 7 à 10 »	0 70	1 20	2 00
» 10 à 20 »	0 85	1 60	2 60

La commission a décidé en outre que les produits alimentaires dénommés dans les tarifs spéciaux des grands réseaux seront admis comme colis agricoles.

Les nouveaux colis voyageront en trains directs ou en trains ayant la même vitesse. Les produits admis à bénéficier du nouveau tarif sont au nombre de 75: la commission propose de demander le concours des sociétés d'agriculture pour obtenir l'emploi d'un système d'emballage pratique et solide, s'adaptant bien à la nature de la marchandise ex-

Der Verkehr mit landwirtschaftlichen Produkten in Italien.

Auch in Italien beginnt man der Beförderung landwirtschaftlicher Produkte in Kolli besondere Beachtung zu schenken. Die Inspektoren der Eisenbahnen sind vom Minister der öffentlichen Arbeiten angewiesen worden, die zur Aktivierung dieser Beförderung erforderlichen Massnahmen zu ergreifen. Landwirtschaftliche Kolli sollen bis zum Gewichte von 20 kg angenommen und ebenso rasch befördert werden wie die Postkolli.

Für die Taxen ist ein Zonentarif vorgesehen. Die fachmännische Kommission, welche die Frage behandelt hat, schlägt vor, drei Streckenzonen zu unterscheiden: bis zu 200 Kilometer, von 200 zu 500 Kilometer und über 500 Kilometer, und vier Kategorien von Kolli: bis zu 4 Kilogramm, von 4 bis 7 Kilogramm, von 7 bis 10 Kilogramm, von 10 bis 20 Kilogramm.

Die Frachtsätze für die verschiedenen Kategorien von Kolli und die verschiedenen Zonen sind wie folgt festgesetzt:

	Bis zu 200 km.	Bis zu 500 km.	Über 500 km hinaus.
	Fr.	Fr.	Fr.
Kolli von 4 Kilogramm	0 40	0 60	1 00
» » 4—7 Kilogramm	0 60	0 90	1 50
» » 7—10 »	0 70	1 20	2 00
» » 10—20 »	0 85	1 60	2 60

Die Kommission hat ausserdem beschlossen, dass die in den Specialtarifen der grossen Eisenbahnen benannten Lebensmittel als Kolli landwirtschaftlicher Produkte zugelassen werden.

Die neuen Kolli werden mit direkten Zügen oder mit Zügen von gleicher Fahrgeschwindigkeit wie diese befördert. Die Zahl der Produkte, die des neuen Tarifes teilhaftig werden, beläuft sich auf 75: die Kommission beantragt, die Mitwirkung der landwirtschaftlichen Vereine anzurufen, damit praktische und starke Emballagen zur Verwendung kommen, die sich

Digitized by Google

pédiée: elle propose en outre de faire tous les efforts afin d'obtenir l'application de tarifs très reduits au service de groupage et de livraison à domicile, qui devra être effectuée dans des conditions de simplicité et de rapidité aussi complètes que possible. (Bulletin de la commission internationale du congrès des chemins de fer, août 1899, p. 1156.)

der Art des versandten Gutes anpassen: sie schlagt ferner vor, das Mögliche zu thun, um zu recht niedern Tarifsätzen für den Sammeldienst und die Ablieferung in die Behausung zu gelangen, welche in möglichst vollstandiger Einfachheit und Schnelligkeit vollzogen werden soll. (Bulletin de la commission internationale du congrès des chemins de fer, août 1899, p. 1156.)

Marques à appliquer aux marchandises à destination de Russie.

Les marchandises destinées à la Russie, dont les marques et numéros sont indiqués sur une étiquette flottante de bois ou de papier et non pas sur l'emballage même, sont confisquées, attendu qu'elles sont considérées par les bureaux de douane comme ayant été introduites sans documents de transport.

Il n'est fait exception à cette règle que pour les « sacs vides » dont les colis séparés peuvent porter les marques et numéros sur des étiquettes ou des tablettes flottantes. (Osteuropäische Tarifrundschau, n° 36, p. 293.)

Signierung von Gütern mit der Bestimmung nach Russland.

Güter mit der Bestimmung nach Russland, die Zeichen und Nummern auf einer angehängten Holz- oder Papieretikette tragen, also nicht auf der Emballage selbst signiert sind, verfallen der Konfiskation, weil sie von den Zollämtern als ohne Frachtdokumente eingegangen betrachtet werden.

Eine Ausnahme hiervon machen nur « leere Säcke », für welche es gestattet ist, die Signierung der einzelnen Kolli auf angehängten Zetteln oder Täfelchen anzubringen. (Osteuropäische Tarifrundschau Nr. 36, S. 293.)

Exportation des céreales de Sibérie par le port d'Arkhangel.

Dans le but de favoriser l'exportation des céréales de Sibérie, il a été créé un tarif direct sibérien-transmaritime via Kotlass-Arkhangel comprenant d'une part, toutes les stations des chemins de fer sibériens, et les ports de Rotterdam, d'Amsterdam, d'Anvers, de Brème, de Hambourg, de Londres, de Hull, de Newcastle et de Leeds, d'autre part.

Les frais de transport des stations des chemins de fer sibériens à Arkhangel seront, par poud et toutes taxes accessoires comprises, au départ de:

Export von sibirischem Getreide über Archangelsk.

Um den Export von sibirischem Getreide zu fördern, wurde ein direkter sibirisch-überseeischer Verkehr über Kotlass-Archangelsk eingerichtet, in welchen einerseits sämtliche Stationen der sibirischen Eisenbahnen und andererseits die Häfen Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen, Bremen, Hamburg, London, Hull, Newcastle und Leeds einbezogen wurden.

Die Frachtsätze ab den sibirischen Eisenbahn-Stationen nach Archangelsk betragen, einschliesslich sämtlicher Nebengebühren, für 1 Pud, von:

	Copecks		Kopeken
Tschernjawskaja	28,63	Makuschino	31,42
Tschumljak	28,99	Petuchowo	31,80
Schumicha	29,29	Mamlutka	32,16
Mischkino	29,63	Petropawlowsk	32,52
Jurgamysch	29,90	Tokuschi	32,81
Syrjanka	30,06	Medweschja	33,19
Kurgan	30,36	Issil-Kul	33,62
Wargaschi	30,67	Kotschubajewo	33,97
Lebjaschja	31,06	Marianowka	34,34

	Copecks		Kopeken
Omsk	34,74	Koschurla	37,72
Kormilowka	35,12	Ubinskaja	38,05
Kalatschinskaja	35,38	Kargat	38,38
Schadrinskaja	35,72	Tschulym	38,75
Tatarskaja	36,11	Luplenskaja	39,10
Karatschi	36,53	Kotschenewo	39,41
Tebisskaja	36,91	Kriwoschtschekowo	39,75
Kainsk	37,36	Ob	39,84

Le transport maritime, y compris les taxes accessoires, depuis Arkhangel à l'un des ports susmentionnés, revient à 12,53 copecks le poud de froment et à 14,53 copecks celui d'avoine. Il est perçu un montant de ¼ de copeck par poud pour l'emmagasinage des céréales à Kotlass. Afin de faciliter les relations commerciales entre les exportateurs sibériens et leurs acheteurs étrangers, les chemins de fer sibériens ont ouvert à Arkhangel un comptoir de transport qui se charge de l'emmagasinage à Kotlass, fait des avances de fonds sur les céréales entreposées et s'occupe de l'achat et de la vente de céréales. Ce comptoir prélève un copeck par poud à titre de taxe d'expédition et une commission de 1 % pour les céréales vendues par son intermédiaire.

La réduction de 20 % sur les taxes normales accordée pour le transport des céréales est appliquée également aux expéditions effectuées via Kotlass-Arkhangel. (Osteuropäische Tarifrundschau, n° 37, p. 301.)

Die Seefracht, einschliesslich der Nebengebühren, beträgt von Archangelsk nach jedem der oben genannten Hafenplätze 12,53 Kopeken pro Pud für Weizen und 14,53 Kopeken für Hafer. Für die Einlagerung des Getreides in Kotlass wird ¼ Kopeke für das Pud berechnet. Zur Erleichterung der Handelsbeziehungen zwischen den sibirischen Exporteuren und den ausländischen Abnehmern haben die sibirischen Eisenbahnen in Archangelsk ein Transport-Comptoir eröffnet, welches die Einlagerung in Kotlass besorgt, Vorschüsse auf eingelagertes Getreide giebt und sich mit dem An- und Verkaufe von Getreide befasst. An Expeditionsgebühr ist an das Transport-Comptoir 1 Kopeke pro Pud zu entrichten, für die Vermittelung des Verkaufs 1 % vom Getreidepreis.

Die Getreiderefaktie von 20 % des normalen Frachtsatzes findet auch auf die über Kotlass-Archangelsk zur Beförderung kommenden Sendungen Anwendung. (Osteuropäische Tarifrundschau, Nr. 37, S. 301.)

Installation du frein continu automatique sur les wagons russes.

La feuille officielle, n° 25, du ministère russe des voies de communication, du 19 juin/1er juillet a. c., publie une information d'après laquelle, par ordre de l'empereur en date du 30 mars/11 avril 1898, les locomotives et wagons de marchandises utilisés en service direct doivent être munis de freins continus automatiques; le frein adopté est le frein Westinghouse: les freins d'autres systèmes ne peuvent être admis que sous certaines conditions. L'installation du nouveau frein sur les locomotives et wagons devra être terminée avant 1905. (Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen No. 69, p. 1146.)

Die Ausrüstung der russischen Güterwagen mit der durchgehenden automatischen Bremse.

Das Amtsblatt Nr. 25 des russischen Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 19. Juni/1. Juli d. J. enthält eine Bekanntmachung, wonach, einem allerhöchsten Befehle vom 30. März/11. April 1898 zufolge, die Lokomotiven und Güterwagen, die im direkten Verkehr laufen, mit durchgehenden automatischen Bremsen auszurüsten sind: hierbei ist die Wahl auf die Westinghousebremse gefallen: andere Bremssysteme sollen nur unter gewissen Bedingungen zugelassen werden. Die Ausrüstung der Lokomotiven und Güterwagen mit der neuen Bremse muss bis 1905 beendet sein. (Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 69, S. 1146.)

Taux du change dans le trafic international.

Autriche et Hongrie. La taxe d'agio pour les paiements de douane effectués en argent pendant le mois de novembre est fixée à 20 %.

Wertverhältnis der Währungen.

Oesterreich und Ungarn. Für den Monat November beträgt das Aufgeld bei Zollzahlungen in Silber 20 %.

Bibliographie.

Burmeister, Hans. Geschichtliche Entwickelung des Gütertarifwesens der Eisenbahnen Deutschlands. Leipzig, Duncker et Humblot, éditeurs, 1899.

Cette brochure, de 62 pages, reproduit la conférence donnée par l'auteur à la faculté des sciences politiques et économiques de l'université de Halle s. l. Saale, en vue d'élucider la question des tarifs actuellement à l'ordre du jour. Nous en recommandons vivement la lecture à tout le monde, car elle expose d'une façon concise et claire le développement du système des premiers tarifs de classification à la valeur et celui des tarifs au volume, ainsi que la transformation subie par ces deux systèmes pour aboutir aux tarifs actuels dits de réforme. La brochure dont nous nous occupons explique en outre la justification de ces divers systèmes et fournit des données sur l'origine des tarifs différentiels tant discutés, en faisant ressortir leur utilité comme complément indispensable des tarifs normaux. L'auteur donne d'une façon aussi succincte et aussi précise des renseignements au sujet de l'application pratique des tarifs de réforme introduits en 1877 et de la transition à l'unité matérielle en ce qui concerne les tarifs pour le transport des marchandises sur les chemins de fer d'Allemagne.

Dupont, Emile, avocat à la cour d'appel de Liège, vice-président du Sénat, et *Tart*, Louis, avocat à la cour d'appel de Liège, *Commentaire législatif du titre VIIbis du code de commerce; contrat de transport.* Bruxelles, Veuve Ferdinand Larcier, éditeur, 1898.

Ce commentaire traite de la loi belge du 25 août 1891 sur le contrat de transport, publiée dans notre Bulletin de 1893 p. 147 et suiv., laquelle, après abrogation des art. 96 à 108 du code de commerce, et de l'ordonnance royale du 24 novembre

Bücherschau.

Burmeister, Hans. Geschichtliche Entwickelung des Gütertarifwesens der Eisenbahnen Deutschlands. Leipzig, Verlag von Duncker & Humblot. 1899.

Die Broschüre enthält (auf 62 Seiten) den Vortrag, den der Verfasser als einen Beitrag zum Verständnis der Tariffrage der Gegenwart im staatswissenschaftlichen Seminar der Universität Halle a.S. gehalten hat. Wir müssen sie jedermann zur Lektüre bestens empfehlen. In kurzen, übersichtlichen Zügen ist die Entwickelung des ursprünglichen Werttarifsystems, des Raumtarifs und die Ausbildung beider zum gegenwärtigen System des Reformtarifs, und die Berechtigung der Systeme an sich behandelt, und gezeigt, wie die viel umstrittenen Differenzialtarife entstanden sind und in welchem Umfange sie als notwendige Ergänzung der normalen Tarife Berechtigung haben. Eben so kurz und eben so klar sind die Mitteilungen bezüglich der thatsächlichen Anwendung des seit 1877 eingeführten Reformtarifs und hinsichtlich des Überganges zur materiellen Tarifeinheit für den Gütertransport auf den Eisenbahnen Deutschlands.

Dupont, Emile, Avocat à la cour d'appel de Liège, vice-président du Sénat, et *Tart*, Louis, avocat à la cour d'appel de Liège. *Commentaire législatif du titre VIIbis du code de commerce: contrat de transport.* Bruxelles, Veuve Ferdinand Larcier, éditeur, 1898.

Dieser Kommentar behandelt das belgische Gesetz über den Frachtvertrag vom 25. August 1891, welches, unter Aufhebung der Art. 96—108 des Handelsgesetzbuchs von 1808 und des königlichen Erlasses vom 24. November 1829, betreffend die

1829 réglementant le service des voies publiques de communication par terrre, forme actuellement le titre VII bis du code de commerce.

Outre un avis au lecteur succinct et une introduction explicative, cet ouvrage renferme:

Premièrement, le commentaire, c'est-à-dire le texte de la loi et, en regard des divers articles, les dispositions analogues du code de commerce de 1808, les projets et amendements qui ont précédé le vote du texte final: de plus, l'indication de passages correspondants dans les rapports qui ont accompagné les projets déposés, ou qui se trouvent dans les procès-verbaux des délibérations de la chambre et du sénat: et

en second lieu, les rapports et procès-verbaux des discussions dont il vient d'être parlé.

L'origine de la loi remonte à l'année 1864. Le gouvernement avait proposé de maintenir, en vue de la revision du droit de transport, les articles 96 à 108 du code de commerce de 1808, sans mentionner plus spécialement les chemins de fer. La commission spéciale chargée de la revision du code de commerce proposa, au contraire, sauf certaines exceptions à déterminer par une loi, de soumettre expressément les chemins de fer au droit commun, avec responsabilité ordinaire du voiturier lorsque des prix réduits n'avaient pas été accordés ou qu'il s'agissait de transports que le chemin de fer pouvait refuser d'accepter; dans ces cas, le chemin de fer ne devait être responsable que si l'expéditeur se trouverait en mesure de fournir la preuve de sa négligence: ce principe a été, du reste, adopté dans la loi qui fut finalement votée.

Le projet de la commission ne fut d'ailleurs pas discuté. En 1872, une nouvelle commission fut nommée et chargée de soumettre toute la question à un nouvel examen. Elle soumit un projet de loi motivé, dans lequel le transport par chemins de fer fut traité séparément. Le gouvernement partagea les textes du projet en deux parties, la première, s'occupant des dispositions réglementaires, devait faire l'objet d'une loi spéciale qui, du reste, n'a jamais été votée, et la seconde, contenant les pres-

Regelung des Dienstes der öffentlichen Verkehrsmittel zu Lande, als Titel VII bis des Handelsgesetzbuchs gilt und im Jahrgang 1893 S. 136 u. ff. dieser Zeitschrift abgedruckt ist.

Abgesehen von einem kurzen Vorwort und einer orientierenden Einleitung enthalt das Werk:

Erstens den Kommentar, d. h. den Wortlaut des Gesetzes und parallel zu den einzelnen Artikeln die analogen Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs von 1808, die der Beschlussfassung vorausgegangenen Entwürfe und Anträge, und ferner die Verweisungen auf die entsprechenden Stellen in den Berichten, mit welchen die Entwürfe vorgelegt worden sind, und in den Protokollen über die Verhandlungen der Kammer und des Senats; und

zweitens die obenerwähnten Berichte und Verhandlungsprotokolle.

Der Ursprung des Gesetzes geht ins Jahr 1864 zurück. Die Regierung hatte vorgeschlagen, als Grundlage für die Regulierung des Verkehrsrechts, ohne besondere Erwähnung der Eisenbahnen, die Art. 96 - 108 des Handelsgesetzbuchs von 1808 beizubehalten. Die mit der Revision des Handelsgesetzbuchs beauftragte Specialkommission dagegen wollte die Eisenbahnen unter Vorbehalt einiger in einem Gesetz niederzulegenden Ausnahmebestimmungen ausdrücklich dem gemeinen Recht unterwerfen, mit der gewöhnlichen Verantwortlichkeit des Frachtführers, soweit nicht reduzierte Transportpreise bewilligt wurden oder es sich um Transporte handelte, deren Annahme die Eisenbahn ablehnen konnte, in welchen Fällen die Eisenbahn nur haftbar sein sollte, wenn ihr vom Transportgeber ein Verschulden nachgewiesen werden konnte, wie dies denn auch in das schliesslich zu stande gekommene Gesetz aufgenommen wurde.

Auch der Entwurf der Kommission gelangte nicht zur Behandlung. Im Jahr 1872 wurde eine neue Kommission bestellt, welche die ganze Angelegenheit einer nochmaligen Untersuchung zu unterwerfen hatte. Diese legte den motivierten Entwurf eines Gesetzes vor, in welchem der Eisenbahntransport im besonderen geregelt war. Die Regierung teilte den Inhalt des Entwurfs in zwei Abteilungen, von denen die eine, reglementarischen Charakters, Gegenstand eines Specialgesetzes wer-

criptions générales, qui constitua la base de la loi de 1891.

Le projet du gouvernement ne fut présenté aux chambres qu'en 1880; les sept premiers articles furent discutés et arrêtés définitivement en 1883, les autres en 1890.

L'intérêt que présentait ce projet de loi se manifesta aussi bien par les nombreuses propositions tendant à la modification et à l'amélioration des textes, que par la discussion approfondie qui eut lieu aux chambres.

Tous ceux qui s'occupent de l'étude du droit et de son application apprécieront le soin avec lequel ont été reproduits dans cet ouvrage les différents projets et amendements, ainsi que les arguments et discussions auxquels ils ont donné lieu; la valeur de l'ouvrage eût été plus considérable encore si, en regard des différents articles, on avait relevé la juridiction qui a prévalu au cours des sept années pendant lesquelles la loi est en vigueur: si on ne voulait pas augmenter la dimension déjà considérable de l'ouvrage, on aurait pu fournir ces indications à la place de certains passages dont la suppression eût été sans inconvénient.

den sollte, das aber nie erlassen worden ist, und die andere die Bestimmungen allgemeiner Natur enthielt, und so die Grundlage des Gesetzes von 1891 bildete.

Die Vorlage der Regierung ging erst im Jahr 1880 an die Kammern, von denen die ersten sieben Artikel im Jahr 1883, die übrigen Artikel im Jahr 1890 behandelt und festgestellt wurden.

Das Interesse, welchem die Gesetzesvorlage begegnete, zeigte sich ebensosehr in den zahlreichen Abänderungs- und Verbesserungsvorschlägen, die zu demselben eingingen, als in der sehr einlässlichen Diskussion in den Kammern.

Für die Sorgfalt, mit welcher in dem Werke die verschiedenen Projekte und Anträge, deren Begründung und die darüber gepflogenen Verhandlungen wieder gegeben sind, wird jeder, der auf das Studium des Rechts und dessen Anwendung angewiesen ist, dankbar sein: der Wert derselben wäre noch um vieles erhöht, wenn bei den einzelnen Artikeln auf die Rechtsprechung Bezug genommen wäre, die seit den sieben Jahren, während denen das Gesetz nun in Wirksamkeit steht, sich eingestellt hat und der, wenn man den allerdings schon voluminösen Band nicht noch mehr anschwellen machen wollte, ohne Schaden andere Teile des Buchs hatten Platz machen können.

Nouveaux tarifs et suppléments de tarifs pour le transport des marchandises

auquel s'applique la convention internationale.

Unions de chemins de fer Allemands-Suisses. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Bade à Carlsruhe.)

Ire partie. Division B, valable depuis le 1er avril 1899: prescriptions générales de tarif et classification des marchandises. Tarifs pour le transport direct des marchandises entre certaines gares des chemins de fer allemands, d'une part, et certaines gares des chemins de fer suisses, d'autre part.

Le présent tarif annule et remplace la division B de la Ire partie du 1er août 1889.

Neue Tarife und Tarif-Nachträge für den Eisenbahn-Güterverkehr,

auf welchen das Internationale Uebereinkommen Anwendung findet.

Deutsch-Schweizerische Eisenbahn-Verbände. (G. V.: Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen in Karlsruhe.)

Teil I. Abteilung B gültig vom 1. April 1899: allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation. Tarife für die direkte Beförderung von Gütern zwischen Stationen der deutschen Eisenbahnen einerseits und Stationen der schweizerischen Eisenbahnen andererseits.

Hierdurch wird die Abteilung B des Teiles I vom 1. August 1889 aufgehoben und ersetzt.

Trafic des marchandises Saxon-Suisse, via Lindau-Romanshorn. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Saxe à Dresde.)

Tarif du 10 avril 1891.

VIIIe supplément, valable depuis le 1er juin 1899: changement d'un nom de station — modification aux remarques préliminaires des tarifs pour le transport des marchandises — modification de taxes — modifications de tarifs exceptionnels.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau-Romanshorn. (G. V.: königliche Generaldirektion der Sachsischen Staatseisenbahnen in Dresden.)

Tarif vom 10. April 1891.

Nachtrag VIII, gültig vom 1. Juni 1899: Änderung eines Stationsnamens — Änderung der Vorbemerkungen zu den Güterfrachttarifen — Änderungen von Frachtsatzen — Änderungen von Ausnahmetarifen.

Union des chemins de fer Sud-Ouest Allemands-Suisses. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Bade à Carlsruhe.)

Tarif exceptionnel du 10 septembre 1898 pour les stations des chemins de fer du Gothard. Transport des houilles, etc.

Ier supplément, valable depuis le 1er avril 1899: modification au tableau d'acheminement.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahn-Verband. (G. V.: Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen in Karlsruhe.)

Ausnahmetarif vom 10. September 1898 nach Stationen der Gotthardbahn für die Beförderung von Steinkohlen etc.

I. Nachtrag, gültig vom 1. April 1899: Änderung der Verkehrsleitung.

Unions des chemins de fer Belges-Allemands. (A. g.: direction royale à Cologne.)

Ire partie. Fascicule B du 1er septembre 1896.

IIe supplément, valable depuis le 1er octobre 1899: nouvelle édition des prescriptions générales des tarifs et de la classification des marchandises — modifications et additions au tarif des frais accessoires.

Belgisch-Deutsche Eisenbahn-Verbände. (G. V.: königl. Eisenbahndirektion in Köln.)

Teil I. Abteilung B vom 1. September 1896.

Nachtrag II, gültig vom 1. Oktober 1899: Neuauflage der allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterklassifikation — Änderungen und Ergänzungen zum Nebengebührentarif.

Trafic des marchandises entre l'Autriche-Hongrie, d'une part, l'Allemagne, le Luxembourg, la Belgique et les Pays-Bas, d'autre part. (A. g.: chemins de fer de l'Etat autrichien à Vienne.)

Ire partie. Division B du 1er janvier 1899.

Ier supplément, valable depuis le 1er novembre 1899: modifications et additions aux prescriptions générales des tarifs, à la classification des marchandises, à la table alphabétique des matières et au tarif des frais accessoires.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits. (G. V.: k. k. österreichische Staatsbahnen in Wien.)

Teil I. Abteilung B vom 1. Januar 1899.

Nachtrag I, gültig vom 1. November 1899: Abänderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften, der Güterklassifikation, des alphabetischen Inhaltsverzeichnisses und des Nebengebührentarifs.

Trafic entre les ports de mer allemands et les stations des chemins de fer austro-hongrois. (A. g.: direction de la Société austro-hongroise des chemins de fer de l'Etat à Vienne.)

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafen-Verband. (G. V.: Direktion der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien.)

Trafic avec la Hongrie.

IIe partie. 4e fascicule du 1er novembre 1899: Tarif exceptionnel pour le transport direct des marchandises entre les stations maritimes allemandes d'Altona, Brake (Oldbg.), Brème, Bremerhaven, Geestemunde, Hambourg B, Harbourg H, Lübeck, Nordenham, Stettin, Swinemunde et Warnemunde et les stations de Wilhelmsbourg (près Hambourg), Hambourg Sternschanze et Pommerensdorf (près Stettin), d'une part, et des stations des chemins de fer de l'Etat hongrois et du chemin de fer de Kaschau-Oderberg (lignes hongroises), d'autre part.

Ce tarif annule et remplace le fascicule 4 du 15 octobre 1893 et ses suppléments.

Verkehr mit Ungarn.

Teil II, Heft 4, gültig vom 1. November 1899: Seehafen-Ausnahmetarif für den direkten Güterverkehr zwischen den deutschen Hafenstationen Altona, Brake (Oldbg.), Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Hamburg B, Harburg H, Lübeck, Nordenham, Stettin, Swinemünde und Warnemünde, sowie den Stationen Wilhelmsburg (bei Hamburg), Hamburg-Sternschanze und Pommerensdorf (bei Stettin) einerseits und Stationen der königl. ungarischen Staatseisenbahnen und der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linie) andererseits.

Hierdurch wird das bisherige Heft 4 vom 15. Oktober 1893 nebst Nachträgen aufgehoben und ersetzt.

Tarifs de transbordement sur l'Elbe. (A. g.: direction du chemin de fer du Nord-Ouest autrichien.)

Tarif de transbordement sur l'Elbe pour la Galicie et la Bukovine.

IIe partie du 1er mai 1897.

IIe supplément, valable depuis le 1er octobre 1899: addition aux dispositions spéciales — suppression de la tarification pour le transport de certaines marchandises à destination de Dresde quai de l'Elbe — suppression des taxes des classes par wagons complets C_1 et C_2 — modification aux dispositions relatives à la réexpédition — addition à la liste des tarifs exceptionnels — addition à la nomenclature alphabétique des marchandises — addition au tarif dit des marchandises classifiées — addition aux tarifs exceptionnels par voie d'inscription — addition aux tarifs exceptionnels par voie de restitution — renouvellement de tarifs exceptionnels par voie de restitution — addition au tableau des distances kilométriques — rectification au tarif.

Tarif de transbordement sur l'Elbe pour l'Autriche.

IIe partie, valable depuis le 1er novembre 1899: tarif pour le transport des marchandises entre les stations des chemins de fer Commerciaux de la Bohème, du Nord de la Bohème, Nord Empereur Ferdinand, Kaschau-Oderberg, des chemins de fer de l'Etat autrichien y compris

Elbeumschlagstarife. (G. V.: Direktion der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn in Wien.)

Elbeumschlagstarif für Galizien und die Bukowina.

Teil II. vom 1. Mai 1897.

Nachtrag II, gültig vom 1. Oktober 1899: Ergänzung der besonderen Bestimmungen — Aufhebung der für einzelne Artikel im Verkehre mit Dresden-Elbquai vorgesehenen Tarifierung — Aufhebung der Frachtsätze der Wagenladungsklasse C_1 und C_2 — Änderung der Reexpeditions-Bestimmungen — Ergänzung des Verzeichnisses der Ausnahme-Tarife — Ergänzung des alphabetischen Artikel-Verzeichnisses — Ergänzung des Klassengut-Tarifes — Ergänzung der Ausnahme-Tarife im Kartierungswege — Ergänzung der Ausnahme-Tarife im Rückvergütungswege — Erneuerung der Ausnahme-Tarife im Rückvergütungswege — Ergänzung des Kilometerzeigers — Berichtigung des Tarifs.

Elbeumschlagstarif für Oesterreich.

Teil II, gültig vom 1. November 1899: Tarif für den Güterverkehr zwischen Stationen der Böhm. Commercialbahnen, Böhmischen Nordbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Kaschau-Oderberger Eisenbahn, k. k. österreichischen Staatsbahnen, einschliesslich der im Staatsbetriebe stehenden Lokalbahnen Gleisdorf-Weiz, Wittmannsdorf-Ebenfurt,

les chemins de fer d'intérêt local exploités par l'Etat de Gleisdorf-Weiz, Wittmannsdorf-Ebenfurt, Wolframs-Teltsch, Budwitz en Moravie-Jamnitz et de l'Ouest de Moravie (Prossnitz-Triebitz, Cellechowitz-Gr. Opatowitz), de la Société austro-hongroise des chemins de fer de l'Etat y compris le chemin de fer d'intérêt local Brandeis sur l'Elbe-Neratowitz, des chemins de fer de l'Etat de Saxe, de la Société des chemins de fer du Sud, du Nord-Ouest autrichien y compris le chemin de fer d'intérêt local Deutschbrod-Humpoletz, chemin de fer d'intérêt local Gr. Priesen-Wernstadt-Auscha, chemin de fer d'intérêt local de Kuttenberg et de Reichenau s./K.-Solnitz, du chemin de fer de jonction Sud-Nord allemand y compris le chemin de fer Gablonz-Tannwald, et du chemin de fer Vienne-Pottendorf-Wiener Neustadt, d'une part, et les points de transbordement sur l'Elbe Aussig (débarcadère), Schœnpriesen (transbordement), Laube, Tetschen/Bodenbach (débarcadère), Dresde (quai de l'Elbe) et Riesa (quai de l'Elbe), d'autre part.

Ce tarif annule et remplace le tarif de même dénomination du 1er septembre 1897 et ses suppléments.

Wolframs-Teltsch. Mähr.-Budwitz-Jamnitz und der Mähr. Westbahn (Prossnitz-Triebitz, Cellechowitz-Gr. Opatowitz), Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft samt Lokalbahn Brandeis a. d. Elbe-Neratowitz, kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, Südbahn-Gesellschaft, Oesterreichischen Nordwestbahn samt Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz, Lokalbahn Gr. Priesen-Wernstadt-Auscha, Kuttenberger Lokalbahn, Reichenau a./K. Solnitzer Lokalbahn, Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn samt Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn und Wien-Pottendf.-Wr. Neustädter Bahn einerseits, und den Elbeumschlagplätzen Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Laube, Tetschen-Bodenbach-Landungsplatz, Dresden-Elbkai und Riesa-Elbkai andererseits.

Hierdurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. September 1897 samt Nachträgen aufgehoben und ersetzt.

Union des chemins de fer Rhénans-Westphaliens-Austro-Hongrois. (A. g.: chemins de fer de l'Etat autrichien à Vienne.

IIe partie. Fascicule 4, valable depuis le 1er octobre 1899: barèmes pour le transport des marchandises entre des stations des chemins de fer de l'Etat de Prusse et de l'Etat de Hesse (directions de Cassel, Elberfeld, Essen, Francfort s Main, Cologne, Mayence et Munster) ainsi que des chemins de fer de Dortmund-Gronau-Enschede, d'Eisern-Siegen et du chemin de fer régional de Westphalie, d'une part, et des stations du chemin de fer Kaschau-Oderberg (lignes hongroises), chemin de fer de l'Etat hongrois, chemin de fer Nagy-Kikinda-Nagy-Becskerek et chemin de fer d'intérêt local Vinkovce-Brčka, d'autre part.

Ce tarif annule le fascicule de même dénomination du 1er décembre 1893 et ses suppléments.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband. (G. V.: k. k. österreichische Staatsbahnen in Wien.)

Teil II, Heft 4, gültig vom 1. Oktober 1899: Tariftabellen für den Güterverkehr zwischen Stationen der königl. Preussischen und Grossherzoglich Hessischen Staatsbahnen (Direktionsbezirke Cassel, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Köln, Mainz und Münster) sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder, der Eisern-Siegener und der Westfälischen Landes-Eisenbahn einerseits, und Stationen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien), königlich Ungarischen Staatseisenbahnen, Nagy-Kikinda-Nagy-Becskereker Eisenbahn und Vinkovce-Brčkaer Lokal-Eisenbahn andererseits.

Hierdurch wird das gleichnamige Heft vom 1. Dezember 1893 samt Nachträgen aufgehoben.

Service Belge-Allemand et Belge-Luxembourgeois. (Publié par l'administration des chemins de fer de l'Etat belge à Bruxelles.)

Belgisch-Deutscher und Belgisch-Luxemburgischer Verkehr. (Veröffentlicht durch die Verwaltung der Belgischen Staatseisenbahnen in Brüssel.)

1re partie. Fascicule B, valable depuis le 1er octobre 1899: pour le transport des marchandises entre la Belgique, Givet et les stations néerlandaises des chemins de fer Malines-Terneuzen et Gand-Terneuzen, d'une part, et l'Allemagne, le Grand-Duché de Luxembourg, Bâle et Delle (transit), d'autre part — prescriptions générales concernant l'application des tarifs — classification des marchandises — tarif des frais accessoires.

Le présent fascicule B annule et remplace celui du 1er septembre 1896, ainsi que son supplément.

Trafic Belge-Nord français. (Publié par l'administration des chemins de fer de l'Etat belge à Bruxelles.)

Tarifs pour le transport en grande et en petite vitesse des marchandises, finances, voitures, matériel roulant, pompes funèbres et animaux vivants, entre les stations des chemins de fer belges, d'une part, et les stations françaises de la compagnie du chemin de fer du Nord, d'autre part.

1re partie. Fascicule A du 1er janvier 1893.

Supplément, valable depuis le 1er novembre 1899: modifications et additions aux prescriptions générales du tarif.

Fascicule II, valable depuis le 1er novembre 1899: nomenclature générale des marchandises et prescriptions concernant l'application des tarifs.

Fascicule III, valable depuis le 1er novembre 1899: tableau des itinéraires à faire suivre aux transports entre les stations françaises et les stations belges — tableaux indiquant les distances kilométriques sur le parcours français et sur le parcours belge — barèmes des tarifs généraux et spéciaux et prix exceptionnels applicables sur le parcours français — barèmes applicables sur le parcours belge — tableau des frais accessoires — tarif pour les formalités en douane.

Fascicule IV, valable depuis le 1er novembre 1899: conditions applicables aux transports de valeurs, finances, œuvres d'art et objets précieux, de voitures (grande vitesse), d'animaux vivants (grande et petite vitesse) et de pompes funèbres.

Fascicule V, valable depuis le 1er novembre 1899: tarifs communs exceptionnels pour le transport de certaines marchandises en grande et en petite vitesse.

Teil I, Abteilung B, gültig vom 1. Oktober 1899: für die Beförderung von Gütern zwischen Belgien, Givet und den niederländischen Stationen der Eisenbahnen von Mecheln nach Terneuzen und von Gand nach Terneuzen einerseits und Deutschland, Luxemburg, Basel und Delle (transit) andererseits — Allgemeine Vorschriften betreffend die Anwendung der Tarife — Güterklassifikation — Nebengebührentarif.

Hierdurch wird das bisherige Heft B vom 1. September 1896 samt Nachtrag aufgehoben.

Verkehr Belgien-Französische Nordbahn. (Veröffentlicht durch die Verwaltung der Belgischen Staatseisenbahnen in Brüssel.)

Tarife für die Beförderung in Eil- und gewöhnlicher Fracht von Gütern, Wertsendungen, Wagen, Eisenbahn-Fahrzeugen, Leichen, und lebenden Tieren zwischen Stationen der belgischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der französischen Nord-Eisenbahngesellschaft andererseits.

Teil I, Abteilung A, vom 1. Januar 1893.

Nachtrag, gültig vom 1. November 1899: Änderungen und Ergänzungen zu den allgemeinen Tarifvorschriften.

Heft II, gültig vom 1. November 1899: Güterklassifikation und allgemeine Vorschriften betreffend die Anwendung der Tarife.

Heft III, gültig vom 1. November 1899: Instradierungstabelle für Transporte zwischen französischen Stationen und belgischen Stationen — Kilometerzeiger für die französichen und für die belgischen Strecken — Tarifitabellen der allgemeinen und der Specialtarife und Ausnahme-Frachtsatze für die französischen Strecken — Tarifitabellen für die belgischen Strecken — Nebengebührentarif — Tarif für Zollformalitäten.

Heft IV, gültig vom 1. November 1899: Bestimmungen für die Beförderung von Wert- und Geldsendungen, Kunstgegenständen, Pretiosen, Wagen (Eilgut), lebenden Tieren (Eil- und Frachtgut) und Leichen.

Heft V, gültig vom 1. November 1899: gemeinschaftliche Ausnahmetarife für die Beförderung von gewissen Gütern als Eil- und Frachtgut.

Tarif pour le transport des marchandises entre l'Autriche-Hongrie, d'une part, l'Allemagne, le Grand-Duché de Luxembourg, la Belgique et les Pays-Bas, d'autre part. (Publié par l'administration des chemins de fer de l'Etat belge à Bruxelles.)

IIe partie. Fascicule 1 du 1er avril 1895.

9e supplément, valable depuis le 1er octobre 1899: additions et modifications au tarif.

IIe partie. Fascicule 3 du 1er avril 1895.

8e supplément, valable depuis le 1er octobre 1899: additions et modifications au tarif.

Gütertarif zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits. (Veröffentlicht durch die Verwaltung der belgischen Staatseisenbahnen in Brüssel.)

Teil II, Heft 1, vom 1. April 1895.

9. Nachtrag, gültig vom 1. Oktober 1899: Ergänzungen und Änderungen des Tarifs.

Teil II. Heft 3 vom 1. April 1895.

8. Nachtrag, gültig vom 1. Oktober 1899: Ergänzungen und Änderungen des Tarifs.

Service des marchandises entre le Wurtemberg et la Suisse. (Publié par la direction des chemins de fer du Nord-Est suisse à Zurich.)

IIe partie. 1er fascicule du 1er avril 1899.

Ier supplément, valable depuis le 1er septembre 1899 (en ce qui concerne les taxes en grande vitesse au départ et à destination de Kirchheim unter Teck à partir du 1er avril 1900): nouvelles taxes pour les stations d'Honau, Kirchheim u. T., Kleinengstingen, Münsingen, Pfullingen et Schramberg — tarifs exceptionnels n° 7 pour le transport du ciment, n° 10 pour fromage dur, n° 11 papier de toute espèce et n° 12 pour ciment, chaux, gypse, etc. — addition au tableau des distances kilométriques.

IIe partie. 3e livret, valable depuis le 1er septembre 1899: taxes pour le service direct des marchandises entre des stations des chemins de fer royaux de l'Etat de Wurtemberg, d'une part, et des stations des chemins de fer du Central suisse (y compris le Sud de l'Argovie), du Seethal suisse, de la Vallée de l'Emme et du Jura-Simplon (y compris les chemins de fer régional du Val-de-Travers, du Lac de Thoune et du Bœdeli), d'autre part.

Le présent tarif annule et remplace le 3e livret du 1er janvier 1892 et ses suppléments.

Württembergisch - Schweizerischer Güterverkehr. (Veröffentlicht durch die Direktion der schweizerischen Nordostbahn in Zürich.)

Teil II, 1. Heft, vom 1. April 1899.

Nachtrag I, gültig vom 1. September 1899 (beziehungsweise für die Eilguttaxen nach und von Kirchheim unter Teck vom 1. April 1900): neue Frachtsätze für die Stationen Honau, Kirchheim u. T., Kleinengstingen, Münsingen, Pfullingen und Schramberg — Ausnahmetarife Nr. 7 für Cement, Nr. 10 für Käse, festen, Nr. 11 für Papier aller Art, Nr. 12 für Cement, Kalk, Gips, etc. — Ergänzung der Kilometertabellen.

Teil II, 3. Heft, gültig vom 1. September 1899: Taxen für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der königl. Württembergischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Schweizerischen Centralbahn (einschliesslich der Aargauischen Südbahn), der Schweiz. Seethalbahn, der Emmenthalbahn und der Jura-Simplon-Bahn (einschliesslich der Regionalbahn des Traversthales, der Thunersee-Bahn und der Bödeli-Bahn andererseits.

Hierdurch wird das bisherige Heft 3 vom 1. Januar 1892 nebst Nachträgen aufgehoben und ersetzt.

Trafic-Franco-Suisse. (Publié par la direction des chemins de fer du Jura-Simplon à Berne.)

Tarif du 1er janvier 1897 pour le transport des marchandises entre Genève transit, Verrières transit, Bouveret transit, Vallorbe transit et Locle

Französisch-Schweizerischer Verkehr. (Veröffentlicht durch die Direktion der Jura-Simplon-Bahn in Bern.)

Tarif vom 1. Januar 1897 für den direkten Güterverkehr zwischen Genf transit, Verrières transit, Bouveret transit, Vallorbe transit und Locle

transit, d'une part, et les stations des chemins de fer du Nord-Est suisse (y compris le chemin de fer du Bœtzberg), de l'Union suisse (y compris le chemin de fer du Toggenbourg et la ligne Wald-Rüti), de la Vallée de la Tœss, de la Vallée de la Sihl et du Sud-Est suisse, d'autre part.

IIe supplément, valable depuis le 1er octobre 1899: modifications et additions aux observations générales — modifications et additions à la classification des marchandises rangées dans les tarifs exceptionnels — modifications et additions au tarif général et aux tarifs exceptionnels — suppression de taxes — rectifications au tarif — additions et modifications à la nomenclature des gares — modifications au tableau d'acheminement — changement de dénominations de gares.

Appendice, valable depuis le 1er octobre 1899 au tarif exceptionnel n° 6 pour le transport à petite vitesse des céréales, légumes à cosses et graines oléagineuses par expédition d'au moins 10 000 kilogrammes ou payant pour ce poids par wagon employé, contenant les taxes entre Bouveret transit, Vallorbe transit, Genève loco et transit, Verrières transit, Locle transit et Delle transit, d'une part, et les stations suisses dénommées dans le tarif, d'autre part.

Tarifs pour le transport des marchandises entre l'Italie et la Suisse via Gothard. (A. g.: direction du chemin de fer du Gothard à Lucerne.)

IIe partie. Division A. 1er fascicule du 1er février 1898.

IIe supplément, valable depuis le 1er octobre 1899: modifications et additions au tarif.

IIe partie. Division A. 2e fascicule du 1er février 1898.

IIe supplément, valable depuis le 1er octobre 1899: modifications et additions au tarif.

IIe partie. Division B, du 1er mai 1899.

Ier supplément, valable depuis le 1er octobre 1899: additions et modifications au tarif.

Tarif exceptionnel du 1er janvier 1899 pour le transport accéléré de denrées alimentaires par

transit einerseits, und den Stationen der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzbergbahn), der Vereinigten Schweizerbahnen (einschliesslich der Toggenburgerbahn und der Wald-Rüti-Bahn), der Tössthalbahn, der Sihlthalbahn und der Schweizerischen Südostbahn andererseits.

II. Nachtrag, gültig vom 1. Oktober 1899: Änderungen und Ergänzungen der allgemeinen Bemerkungen — Änderungen und Ergänzungen des Warenverzeichnisses der Ausnahmetarife — Änderungen und Ergänzungen des allgemeinen Tarifes und der Ausnahmetarife — Aufhebung von Taxen — Berichtigungen des Tarifs — Ergänzungen und Änderungen des Stationsverzeichnisses — Änderungen der Instradierungstabelle — Änderungen von Stationsnamen.

Anhang, gültig vom 1. Oktober 1899: zum Ausnahmetarif Nr. 6 für den Transport in gewöhnlicher Fracht von Getreide, Hülsenfrüchten und Ölsaaten bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro verwendeten Wagen oder dafür zahlend, enthaltend Taxen zwischen Bouveret transit, Vallorbe transit, Genf loco und transit, Verrières transit, Locle transit und Delle transit einerseits, und schweizerischen Stationen andererseits.

Schweizerisch-Italienische Gütertarife via Gotthard. (G. V.: Direktion der Gotthardbahn in Luzern.)

Teil II, Abteilung A, 1. Heft vom 1. Februar 1898.

II. Nachtrag, gültig vom 1. Oktober 1899: Änderungen und Ergänzungen des Tarifs.

Teil II. Abteilung A, 2. Heft vom 1. Februar 1898.

II. Nachtrag, gültig vom 1. Oktober 1899: Änderungen und Ergänzungen des Tarifs.

Teil II. Abteilung B vom 1. Mai 1899.

I. Nachtrag, gültig vom 1. Oktober 1899: Änderungen und Ergänzungen des Tarifs.

Ausnahmetarif vom 1. Januar 1899 für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln in

wagons complets en provenance de l'Italie à destination de la Suisse.

Ier supplément, valable depuis le 1er octobre 1899: modifications et additions aux conditions de tarif et aux barèmes.

Tarifs internationaux Franco-Allemands. (Publiés par la direction de la compagnie du chemin de fer du Nord à Paris.)

Fascicules I et II du 1er janvier 1895.

4e supplément, valable depuis le 1er octobre 1899: modifications aux dispositions additionnelles de l'article 3 du règlement — addition des §§ 9 et 10 pour le transport des objets d'art et des marchandises de toute espèce.

Fascicule IV du 1er mai 1899.

2e supplément, valable depuis le 1er octobre 1899: modifications et additions au tarif.

Service commun Italo-Suisse. (Edition italienne, publiée par la direction générale des chemins de fer italiens de la Méditerranée à Milan.)

Tarifs pour le transport des marchandises en service direct entre l'Italie et la Suisse (via Gothard).

Ier supplément, valable depuis le 1er octobre 1899: modifications et additions au tarif.

vollen Wagenladungen aus Italien nach der Schweiz.

I. Nachtrag, gültig vom 1. Oktober 1899: Änderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen und der Tariftabellen.

Französisch-Deutsche Tarife für den internationalen Verkehr. (Veröffentlicht durch die Gesellschaft der französischen Nordbahn in Paris.)

Heft I und II, vom 1. Januar 1895.

4. Nachtrag, gültig vom 1. Oktober 1899: Änderungen der Zusatzbestimmungen zu Art. 3 des Reglements — Ergänzung der §§ 9 und 10 für die Beförderung von Kunstgegenständen und Gütern aller Art.

Heft IV, vom 1. Mai 1899.

2. Nachtrag, gültig vom 1. Oktober 1899: Änderungen und Ergänzungen des Tarifs.

Italienisch-Schweizerischer Gemeinschaftsverkehr. (Italienische Ausgabe veröffentlicht durch die Generaldirektion der italienischen Mittelmeerbahn in Mailand.)

Tarife für die Beförderung von Gütern im direkten Verkehr zwischen Italien und der Schweiz (über den Gotthard).

I. Nachtrag, gültig vom 1. Oktober 1899: Änderungen und Ergänzungen des Tarifs.

Statistique.

Les chemins de fer hongrois en 1896.

Les premiers renseignements officiels concernant les chemins de fer hongrois remontent à l'année 1849; ils se trouvent dans les publications de la direction de la statistique administrative autrichienne, soit dans les « tableaux de la statistique de la monarchie autrichienne ».

Ces tableaux, qui graduellement ont gagné en importance, ont continué à être établis jusqu'en 1866. A partir de cette époque, la statistique officielle hongroise, nouvellement organisée, s'en occupa de son côté et lui consacra quelques pas-

Statistische Nachrichten.

Die Eisenbahnen in Ungarn 1896.

Die ersten offiziellen Nachrichten betreffend die ungarischen Eisenbahnen reichen bis zum Jahr 1849 zurück; sie finden sich in den Publikationen der Direktion der österreichischen administrativen Statistik, in den « Tafeln zur Statistik der österreichischen Monarchie ». Diese Tafeln sind in allmählich erweiterter Fassung bis 1866 geführt worden. Dann nahm die neu organisierte ungarische allgemeine amtliche Statistik auch die Kommunikationsmittel mit einigen kurzen Angaben in ihre Publikationen auf. Einlässlicher beschäftigte sich damit das « Unga-

sages dans ses publications. « L'annuaire hongrois de statistique » renferma des données plus complètes au sujet des points les plus saillants de l'organisation des chemins de fer, c'est-à-dire sur la longueur des lignes, le capital d'établissement, l'état du matériel roulant, l'étendue du trafic, les recettes et les dépenses. En 1870 commença la publication des « renseignements statistiques sur les résultats et le développement des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur situées sur le territoire des pays de la couronne hongroise », publication très détaillée, dont les données furent puisées dans les rapports de gestion annuels et les bilans des compagnies de chemins de fer. Cette publication, continuée pendant les années 1871 et 1872, fut alors interrompue; le bureau de statistique fit ensuite paraître les renseignements relatifs aux années 1873—1877. En 1875, une conférence technique à laquelle participèrent les gouvernements et les représentants de tous les chemins de fer de la monarchie austro-hongroise se réunit à Vienne et décida l'élaboration de formulaires communs pour la statistique de tous les chemins de fer de la monarchie. Le département i. r. de la statistique au ministère du commerce à Vienne et le bureau de statistique r. hongrois furent chargés de la rédaction et de la publication en langues allemande et hongroise des données recueillies à l'aide de ces formulaires. Cette publication commune, paru pour la première fois en 1879, classifia, ainsi que nous l'avons fait remarquer au sujet de la statistique autrichienne (p. 609 du bulletin), les chemins de fer en lignes autrichiennes, lignes communes et lignes hongroises. Après de très longues négociations, le gouvernement hongrois réussit en 1893 à faire modifier cette classification et à faire rentrer le groupe des lignes communes dans la statistique se rapportant aux chemins de fer autrichiens et aux chemins de fer hongrois; cette nouvelle méthode devait déjà être appliquée pour la statistique de l'année 1894. Mais avant d'entreprendre ce travail on reconnut qu'une statistique des chemins de fer communs aux deux moitiés de la monarchie n'était pas nécessaire et qu'il serait préférable que la publication des données y relatives, réunies du reste d'après les formulaires établis en commun, eût lieu par chacun

rische statistiche Jahrbuch », in welchem den Hauptzügen nach über die Bahnlänge, das Anlagekapital, den Stand des Rollmaterials, den Umfang des Verkehrs, die Einnahmen und Ausgaben berichtet ist. Mit dem Jahr 1870 begann eine umfassendere Veröffentlichung unter dem Titel « Statistische Angaben über die Geschäftsergebnisse und die Entwicklung der auf dem Gebiete der Länder der ungarischen Krone befindlichen Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen », welche Angaben aus den Jahresberichten und Schlussrechnungen der Eisenbahngesellschaften geschöpft wurden. Diese Veröffentlichungen wurden für 1871 und 1872 fortgesetzt, dann aber unterbrochen; wogegen vom Statistischen Amt auch über die Jahre 1873/1877 entsprechende Publikationen erfolgten. Im Jahre 1875 wurde in Wien unter Mitbeteiligung der Regierungen und von Vertretern sämtlicher Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie eine Fachkonferenz abgehalten, welche zur Aufstellung gemeinschaftlicher Formularien für die Statistik aller Eisenbahnen des Reichs führte. Die Redaktion und der Verlag der durch diese Formulare vermittelten Angaben war im deutschen und ungarischen Text vom statistischen Departement des k. k. Handelsministeriums in Wien und vom k. ungarischen statistischen Bureau zu besorgen. Diese gemeinschaftliche Publikation erschien zum erstenmal für das Jahre 1879, wobei, wie bereits bei der Besprechung der österreichischen Eisenbahnstatistik (S. 609 dieser Zeitschrift) bemerkt worden ist, die Gruppierung nach österreichischen, gemeinsamen und ungarischen Eisenbahnen erfolgte. Im Jahr 1893 wurde, nach langen vorangegangenen Verhandlungen, die von der k. ungarischen Regierung gewünschte Unterdrückung der Gruppe « Gemeinsame Eisenbahnen » und die Zusammenstellung der Angaben ausschliesslich nach österreichischen und ungarischen Eisenbahnen vereinbart und als erstes Jahr, für welches die Statistik nach der neuen Methode bearbeitet werden sollte, das Jahr 1894 bezeichnet. Man fand aber, bevor diese Arbeit an Hand genommen wurde, dass eine gemeinschaftliche Ausgabe der Eisenbahnstatistik für beide Reichshalften ihre Berechtigung verloren habe und dass die Veröffentlichung der bezüglichen Angaben je von den österreichischen und den ungarischen kompetenten Stellen,

des bureaux autrichien et hongrois compétents. Le bureau r. central hongrois de la statistique recueillit d'abord les renseignements concernant les années 1894, 1895 et 1896 et les publia ensemble dans un volume qui a paru en 1899. C'est de ce volume, mis à la disposition de l'office central des transports internationaux par chemins de fer, que sont extraites les indications qui suivent.

Le premier chemin de fer hongrois (Budapest-Vácz) fut ouvert au trafic le 15 juillet 1845; suivirent ensuite, le 1er septembre 1847, la ligne Budapest-Szolnok, et le 23 août 1848 le tronçon Marchegg-Pozsony. Dans cette même année fut élaboré un programme comprenant quatre lignes principales d'une longueur totale de 173 milles[1], partant de Budapest et devant former un réseau principal, savoir, de Budapest:

1° sur la rive gauche du Danube via Pozsony jusqu'au chemin de fer du Nord:
2° via Székesfehérvár, etc., jusqu'à Fiume et Buccari:
3° via Szolnok jusqu'à Arad, et
4° via Miskolcz jusqu'à Kassa et la vallée de Poprad.

En outre étaient projetés 93 milles de lignes secondaires et 32 milles d'embranchements.

Le gouvernement accorda déjà dans la même année 1848 une somme de 8 millions de florins pour la construction des lignes principales partant du point central du pays. Mais les événements qui survinrent empêchèrent le commencement des travaux.

Entre temps, les propriétaires des lignes privées alors existantes avaient rencontré de grandes difficultés financières et ces lignes passèrent aux mains de l'état dans les années 1850 et 1854.

Ainsi que nous l'avons signalé dans l'exposé du développement des chemins de fer autrichiens (p. 445 du bulletin), le système des chemins de fer d'Etat ne parvint pas non plus à surmonter les difficultés financières. Ces chemins de fer furent vendus en partie à la société austro-hongroise des chemins de fer de l'Etat et en partie à la

[1]) Mille hongrois (méntfold) = 8353m6.

übrigens auf Grund der gemeinschaftlich festgestellten Formulare, vorzuziehen sei. Das k. ungarische statistische Centralamt hat dann zunächst die Daten bezüglich der Jahre 1894, 1895 und 1896 gesammelt und sie im Jahr 1899 gleichzeitig in einem Bande herausgegeben. Aus diesem Werk, das auch dem Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport zur Verfügung gestellt worden ist, sind die nachstehenden Mitteilungen gezogen.

Die erste Eisenbahn in Ungarn (Budapest-Vacz) wurde am 15. Juli 1845 eröffnet: es folgten am 1. September 1847 die Strecken Budapest-Szolnok und am 23. August 1848 Marchegg-Pozsony. Nach einem im letztern Jahr aufgestellten Programm hatten vier Hauptlinien von zusammen 173 Meilen[1] Länge von Budapest ausgehen und das Hauptnetz bilden sollen, und zwar:

1. am linken Donauufer über Pozsony bis zur Nordbahn:
2. über Székesfehérvár u. s. w. nach Fiume und Buccari;
3. über Szolnok bis Arad, und
4. über Miskolcz bis Kasser und das Propradthal.

Daneben waren 93 Meilen Nebenlinien und 32 Meilen Flügelbahnen projektiert.

Schon in demselben Jahr 1848 bewilligte die Regierung zum Bau der aus dem Mittelpunkt des Landes ausgehenden Hauptlinien 8 Millionen Gulden. Aber die kriegerischen Ereignisse, welche eintraten, verhinderten den Beginn des Baues.

Inzwischen waren finanzielle Verlegenheiten über die Inhaber der bestehenden Privatbahnen gekommen und gingen letztere in den Jahren 1850 und 1854 in das Eigentum des Staates über.

Wie in der Besprechung der Entwicklung des österreichischen Eisenbahnwesens (diese Zeitschrift S. 445) bereits ausgeführt worden ist, litt auch das System der Staatsbahnen an finanziellen Schwierigkeiten Schiffbruch. Sie gingen durch Verkauf teils an die k. k. privilegierte österreichische Staatseisenbahngesellschaft und teils an die k. k. privi-

[1]) 1 ung. Meile (Merfold) = 8353.6 m.

société des chemins de fer du Sud, auxquelles vinrent s'ajouter dans la suite le chemin de fer de la Theiss, concessionné en 1856, et le chemin de fer Mohács-Pécs; ce dernier avait été construit par l'état, mais la compagnie de navigation à vapeur sur le Danube en devint propriétaire pour une période de 45 ans, moyennant remboursement des frais de construction.

L'établissement de nouvelles lignes ne se fit du reste que lentement, et ce n'est qu'à partir de l'année 1867, époque à laquelle la Hongrie avait regagné son autonomie, que les travaux de construction reprirent de l'activité.

Au réseau de 2000 kilomètres existant à cette date en Hongrie vinrent s'ajouter 5000 kilomètres de nouvelles lignes projetées, dont l'exécution fut entreprise soit par l'état soit par des compagnies privées, ces dernières jouissant d'une garantie d'intérêt de la part de l'état. A partir de 1870, des efforts se manifestèrent qui avaient en vue de donner satisfaction aux intérêts locaux.

Comme cela avait eu lieu en Autriche et pour les mêmes motifs, la Hongrie revint en 1880 au système de l'exploitation des chemins de fer par l'état; alors commença pour la Hongrie « une politique de chemins de fer hardie et vaste », dont les débuts furent inaugurés par le rachat du chemin de fer de la Theiss, pour lequel l'état avait dû faire des avances considérables à titre de garantie d'intérêt. L'année 1880 est marquée par l'entrée en vigueur de la loi n° XXXI sur les chemins de fer d'intérêt local, accordant de grandes facilités pour la construction et l'exploitation de ces lignes et contenant des dispositions faisant entrevoir de la part de l'état un appui financier très important. Cette loi autorisait notamment les communes intéressées à accorder une garantie d'intérêt pour une période de 10 ans au maximum, ou à soutenir l'entreprise d'une autre manière. La politique hongroise en matière de chemins de fer se fit en outre remarquer tout particulièrement par l'introduction des tarifs par zones sur les chemins de fer de l'Etat, entreprise aussi réfléchie que hardie et dont nous relèverons les résultats favorables dans l'étude du trafic et des recettes.

A la fin de l'année 1896, la *longueur construite* comprenait 14 879,697 km, dont 14 872,705 km

legierte Südbahngesellschaft über, neben welche später die im Jahr 1856 konzessionierte Theissbahn, sowie die Eisenbahn Mohács-Pécz traten, welch letztere zwar vom Staat gebaut war, aber gegen Rückerstattung der Baukosten für 45 Jahre der k. k. privilegierten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft übertragen wurde.

Im übrigen nahm der Bau neuer Eisenbahnen einen beschränkten Verlauf, bis nach Rückerlangung der Verfassung im Jahr 1867 ein lebhafteres Tempo eintrat. Zu den 2000 Kilometer Eisenbahnen, welche damals in Ungarn ausgebaut waren, waren 5000 Kilometer neue Linien projektiert, deren Ausführung zum Teil vom Staate, zum Teil von Privatgesellschaften an die Hand genommen wurde, von den letztern unter dem Schutze der staatlichen Zinsengarantie. Dabei traten von 1870 hinweg die Bestrebungen in den Vordergrund, welche die Befriedigung lokaler Interessen zum Gegenstand hatten.

Wie in Oesterreich, und aus denselben Gründen, brachte auch in Ungarn das Jahr 1880 die grundsätzliche Rückkehr zum System des Staatseisenbahnbetriebes; es begann « eine selbstbewusste, gross angelegte ungarische Eisenbahnpolitik », welche mit der Einlösung der Theissbahn einsetzte, für die der Staat sehr bedeutende Zinsgarantievorschüsse hatte leisten müssen. In das Jahr 1880 fallt auch der Gesetzartikel (XXXI) über die Lokalbahnen, durch welchen für den Bau und den Betrieb dieser ganz wesentliche Erleichterungen geschaffen und namhafte staatliche finanzielle Unterstützungen in Aussicht genommen wurden. Insbesondere ermächtigte das Gesetz die interessierten Gemeinden zur Übernahme von Zinsengarantien für höchstens zehn Jahre, oder zu anderweiten Unterstützungen.

Eine Äusserung der ungarischen Eisenbahnpolitik war ferner insbesondere auch die Einführung des Zonentarifs auf dem Netz der Staatsbahnen, ein Schritt, der ebenso bewusst als kühn die günstigen Resultate zur Folge gehabt hat, von welchen wir bei der Betrachtung der Verkehrsmengen und der Einnahmen sprechen werden.

Am Ende des Jahres 1896 betrug die *Baulänge* 14 879,697 km, wovon 14 872,705 km für den

ouverts au trafic sur territoire hongrois et 6,992 km sur territoire étranger. A cette même date, il y avait 15 203,286 km en exploitation: 15 035,269 km étaient ouverts au service des voyageurs, et 15 190,576 au trafic des marchandises: la longueur exploitée en moyenne pendant l'année fut de 14 481,340 km.

La longueur construite appartenait pour 50,65 %, soit 7 536,191 km, au réseau de l'Etat et pour 49,35 %, soit 7 343,506 km, à des compagnies privées; toutefois, de ce dernier chiffre, 4 658,392 km étaient exploités par l'Etat, de sorte que les lignes privées exploitées par des compagnies privées ne comprenaient que 2 685,114 km. Le réseau des chemins de fer privés avait 1 320,844 km de lignes principales et 6 022,662 km de lignes d'intérêt local.

La description du réseau est la suivante:

Verkehr auf ungarischem und 6,992 km auf auslandischem Gebiete eröffnet waren. Auf den gleichen Zeitpunkt stunden 15 103,286 km im Betriebe, 15 035,269 km für den Personen- und 15 190,576 km für den Güterverkehr: die durchschnittliche Betriebslänge wahrend des Jahres betrug 14 481,340 km.

Die Baulänge gehörte mit 50,65 % = 7536,191 km dem Staatsnetze und 49,35 % = 7343,506 km Privatgesellschaften an; von letztern wurden jedoch 4658,392 km durch den Staat betrieben, so dass die im Privatbetrieb befindlichen Privatbahnlinien nur 2685,114 km betrugen. Das Netz der Privatbahnen setzt sich aus 1320,844 km Hauptbahnen und 6022,662 km Lokalbahnen zusammen.

Nachstehend die Umschreibung des Netzes:

	Longueur des terrassements *Länge der Bahnkörper*			Stations *Stationen*	Haltes *Haltestellen*	Ensemble *Zusammen*	
	pour une voie *für ein Geleis* km	pour 2 ou plusieurs voies *für 2 oder mehr Geleise* km	ensemble *zusammen* km	nombre — *Anzahl*			
I. Chemins de fer administrés par la direction des chemins de fer de l'Etat hongrois.							*I. Eisenbahnen in Verwaltung der Direktion der kgl. ungarischen Eisenbahnen.*
a) Chemins de fer de l'Etat	5 961,435	1 574,756	7 536,191	734	334	1 068	*a)* Staatsbahnen.
b) Lignes privées . . .	4 448,021	226,887	4 674,908	578	178	756	*b)* Privatbahnen.
II. Chemins de fer privés exploités par des comp. privées	2 484,645	200,142	2 684,787	313	176	489	*II. Privatbahnen im Privatbetrieb.*
Total	12 894,101	2 001,785	14 895,886	1 625	688	2 313	Summe

La longueur des lignes à deux ou plusieurs voies ne comprend en réalité que 767 km, soit 5,16 % de la longueur totale; dans le tableau ci-dessus, le chiffre beaucoup plus fort indiqué (13,44 % de la longueur totale) représente outre la longueur des lignes à deux ou plusieurs voies celle des terrassements établis pour recevoir une seconde voie.

Le *capital d'établissement* à la fin de l'année est donné dans le tableau ci-dessous:

Die Länge der doppel- oder mehrgleisigen Eisenbahnen beträgt in Wirklichkeit nur 767 km = 5,16 % der Gesamtlänge: die bedeutend höhere Ziffer in obiger Tabelle (13,44 % der Gesamtlänge schliesst ausser der Länge der doppel- oder mehrgleisigen Linien die Länge der für Anlage des zweiten Gleises erstellten Bahnkörper in sich.

Das am Ende des Jahres verwendete *Anlagekapital* ist in nachstehender Tabelle angeführt:

	Pour la construction et l'équipement *Für Bau und Ausrüstung*	Pour acquisition de matériel roulant *Für Beschaffung von Fahrzeugen*	Pour perte de cours *Für Kursverluste*	Dépenses diverses *Für sonstiges*	Ensemble *Zusammen*	Par km de longueur construite *Pro km Baulänge*	
	Florins — *Gulden*						
I. Chemins de fer administrés par la direction des chemins de fer de l'Etat hongrois.							*I. Eisenbahnen in Verwaltung der Direktion der kgl. ungarischen Staatsbahnen.*
a) Chemins de fer de l'Etat	650 397 156	141 799 922	140 809 236	125 236	933 131 550	123 530	*a)* Staatsbahnen.
b) Lignes privées . . .	157 244 687	1 071 798	34 595 892	25 000	192 937 377	41 421	*b)* Privatbahnen.
II. Chemins de fer privés exploités par des comp. privées	157 965 371	25 261 148	47 399 739	1 539 891	232 166 149	85 774	*II. Privatbahnen im Privatbetrieb.*
Total	965 607 214	168 132 868	222 804 867	1 690 127	1 358 235 076	91 043	Summe

Les pertes de cours représentent 16,40 % du capital total; elles sont pour les chemins de fer de l'Etat presque égales au coût du matériel roulant, et s'élèvent pour les lignes privées, exploitées par des compagnies privées, presque au double de ces mêmes dépenses. Dans les 20 dernières années, le capital d'établissement des chemins de fer de l'Etat a passé de 213 à 933 millions de florins, soit une augmentation de 327½ %. Ce capital a été fourni par des emprunts d'état, par les ressources ordinaires et extraordinaires de l'état et par des dotations pour la construction. Jusqu'à la fin de 1896, 10 millions de florins, soit un peu plus de 1 % seulement, ont été amortis. Les compagnies privées émirent des actions ordinaires et privilégiées, puis des obligations et autres emprunts; au 31 décembre 1896, le capital ainsi créé s'élevait à 463 944 183 florins dont 14 322 675 florins (soit 3,09 %) avaient été amortis à la même date: pour les lignes principales, cet amortissement représente 5,91 % et pour les lignes d'intérêt local 0,50 % seulement.

La garantie d'intérêt accordée à un certain nombre de lignes, après avoir absorbé de 10 à 16 millions de florins par an de 1873 à 1883, a diminué progressivement depuis lors jusqu'à 790 403 florins en 1893, pour se relever légèrement et revenir à 840 201 florins en 1896.

Les subventions non remboursables de l'état étaient de près de 23 millions de florins à la fin de 1896; les comitats ont donné 14 millions de florins et les communes et particuliers plus de 20 millions de florins.

Der Kursverlust beträgt 16,40 % des Gesamtkapitals, für die Staatsbahnen ist derselbe fast gleich den Kosten für das Rollmaterial, und für die Privatlinien im Privatbetrieb fast das Doppelte dieser Kosten. In den letzten 20 Jahren stieg das Anlagekapital der Staatsbahnen von 213 auf 933 Millionen Gulden, d. h. es nahm um 327½ % zu. Dieses Kapital wurde durch Staatsanleihen, durch ordentliche und ausserordentliche Einnahmen des Staates und durch Dotationen für den Bau aufgebracht. Bis Ende 1896 waren 10 Millionen Gulden, d. h. nur ein wenig mehr als 1 % amortisiert. Die Privatbahnen beschafften das Kapital auf dem Wege der Emission von gewöhnlichen und von Prioritätsaktien, sowie von Obligationen und andern Anleihen; auf 31. Dezember 1896 betrug das in dieser Weise aufgebrachte Kapital 463 944 183 Gulden, wovon 14 322 675 Gulden (= 3,09 %) auf diesen Zeitpunkt amortisiert waren; für die Hauptlinien betrug diese Amortisation 5,91 %, für die Lokalbahnen nur 0,50 %.

Die Zinsengarantie, die für eine gewisse Anzahl Linien gewährt wurde, und die von 1873 bis 1883 zwischen 10 und 16 Millionen Gulden jährlich beanspruchte, nahm von da an successive ab bis auf 790 403 Gulden im Jahre 1893, sie stieg dann wieder allmahlich bis auf 840 201 Gulden im Jahre 1896.

Die nicht rückzahlbaren Unterstützungen des Staates betrugen bis Ende 1896 fast 23 Millionen Gulden: diejenigen der Komitate 14 und die der Gemeinden und Privaten mehr als 20 Millionen Gulden.

Quant au *matériel roulant* appartenant aux chemins de fer hongrois, il se décompose comme suit:

Die den ungarischen Staatsbahnen gehörenden *Fahrbetriebsmittel* setzen sich wie folgt zusammen:

	Locomotives *Lokomotiven*	Voitures à voyageurs *Personenwagen*			Fourgons à bagages *Gepäckwagen*		Wagons à marchandises *Güterwagen*				
									Capacité de chargement *Tragfähigkeit*		
	nombre *Anzahl*	nombre *Anzahl*	essieux *Achsen*	places *Sitzplätze*	nombre *Anzahl*	essieux *Achsen*	nombre *Anzahl*	essieux *Achsen*	ensemble *zusammen*	par essieu *pro Achse*	
I. Chemins de fer administrés par la direction des chemins de fer de l'Etat hongrois.											*I. Eisenbahnen in Verwaltung der Direktion der kgl. ungar. Eisenbahnen.*
a) Chemins de fer de l'Etat	2 029	4 284	9 284	147 505	1 330	2 660	40 838	82 523	450 857	5,46	*a)* Staatsbahnen.
b) Lignes privées . . .	26	60	120	1 932	13	26	315	630	2 828	4,42	*b)* Privatbahnen.
II. Chemins de fer privés exploités par des comp. privées	366	818	1 688	27 770	164	337	7 486	15 127	77 887	5,15	*II. Privatbahnen in Privatbetrieb.*
Total	2 421	5 162	11 092	177 207	1 507	3 023	48 639	98 280	531 572	5,41	Summe

Par kilomètre exploité il y avait 0,16 locomotive: 0,34 voiture à voyageurs: 0,10 fourgon et 3,19 wagons à marchandises. La capacité de chargement moyenne d'un fourgon était de 2 t 31. Les wagons de marchandises se répartissent sur l'ensemble, presque par quantités égales, en wagons couverts et en wagons ouverts, la capacité de chargement des seconds étant légèrement supérieure à celle des premiers (5 t 50 vis-à-vis de 5 t 28.

Le *parcours du matériel roulant* sur les chemins de fer hongrois est donné dans le tableau ci-dessous.

Auf einen Betriebskilometer entfallen 0,16 Lokomotive, 0,34 Personenwagen, 0,10 Gepäckwagen und 3,19 Güterwagen. Die mittlere Tragfähigkeit der Gepäckwagen betrug 2,31 Tonnen. Die Güterwagen verteilen sich fast zu gleichen Teilen auf gedeckte und offene Güterwagen: die Tragfähigkeit der letzteren ist etwas höher als diejenige der ersteren (5,54 Tonnen gegenüber 5,28 Tonnen).

Die Leistungen der *Fahrbetriebsmittel* der ungarischen Staatseisenbahnen zeigt nachstehende Tabelle:

	Locomotives *Lokomotiven*	Voitures à voyageurs *Personenwagen*		Fourgons à bagages *Gepäckwagen*	Wagons à marchandises *Lastwagen*		Wagons-poste *Postwagen*	
	milliers de km utiles *Nutzkm tausende*	milliers de km d'essieu *Achskm tausende*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge* km d'essieu *Achskm*	milliers de km d'essieu *Achskm tausende*	milliers de km d'essieu *Achskm tausende*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge* km d'essieu *Achskm*	milliers de km d'essieu *Achskm tausende*	
I. Chemins de fer administrés par la direction des chemins de fer de l'Etat hongrois.								*I. Eisenbahnen in Verwaltung der Direktion der kgl. ungar. Eisenbahnen.*
a) Chemins de fer de l'Etat	44 839	451 517	58 055	102 612	1 542 141	200 335	52 180	*a)* Staatsbahnen.
b) Lignes privées . . .	7 852	66 955	16 313	16 390	81 385	19 829	6 431	*b)* Privatbahnen.
II. Chemins de fer privés exploités par des comp. privées	10 122	68 531	25 580	18 799	261 385	97 564	9 072	*II. Privatbahnen in Privatbetrieb.*
Total	62 813	587 003	40 535	137 807	1 884 910	130 162	68 291	Summe

Le chiffre total du parcours des locomotives comprend 25 millions de kilomètres de locomotives remorquant des trains de marchandises, 24 millions de kilomètres avec des trains express et trains de voyageurs et 12,6 millions de kilomètres avec des trains mixtes. Le parcours des essieux de voitures et wagons, par kilomètre exploité sur les chemins de fer de l'Etat, est très considérable et relativement beaucoup plus fort que sur les lignes privées exploitées soit par l'état, soit par des compagnies privées. Pris dans son ensemble, le parcours des essieux des voitures à voyageurs a augmenté de 23 % de 1894 à 1896, et celui des wagons à marchandises de 13 % pendant la même période.

Pendant l'année 1896, le *mouvement des voyageurs* fut le suivant:

Die Gesamtleistung beträgt 25 Millionen km für die Güterzugslokomotiven, 24 Millionen km für die Eil- und Personenzugslokomotiven und 12,6 Millionen km für Lokomotiven gemischter Züge. Die Zahl der Personen- und Güterwagen-Achskilometer auf den ungarischen Staatsbahnen ist sehr bedeutend: sie ist verhältnismässig viel höher als auf den vom Staate oder von Privatgesellschaften betriebenen Privatlinien. Im ganzen haben die Personenwagenachskilometer um 23 % von 1894 bis 1896 und die Güterwagenachskilometer um 13 % im gleichen Zeitabschnitt zugenommen.

Der *Personenverkehr* war im Jahre 1896 folgender:

	Voyageurs transportés *Anzahl der beförderten Personen*			Répartition du nombre des voyageurs transportés *Von den beförderten Personen entfallen auf*				Voyageurs transportés à 1 km. *Anzahl der zurückgelegten Personenkm*		Parcours moyen d'un voyageur *Durchschnittlich hat jeder Reisende zurückgelegt*	Utilisation moyenne des places *Durchschnittlich waren besetzt jeder Platz*	
	ensemble *zusammen*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*	par km d'essieu de voiture *auf 1 Wagenachse km*	Ire cl. *1. Kl.* %	IIe cl. *2. Kl.* %	IIIe cl. *3. Kl.* %	Militaires *Militärpersonen* %	milliers de voyageurs à 1 km *Personenkm Tausende*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*	km	%	
I. Chemins de fer administrés par la direction des chemins de fer de l'Etat hongrois.												*I. Eisenbahnen in Verwaltung der Direktion der kgl. ungarischen Eisenbahnen.*
a) Ch. de fer de l'Etat	35 993 894	4 736	4 012	1,69	19,09	76,23	2,99	1 689 015	222 538	46,92	22,59	*a)* Staatsbahnen.
b) Lignes privées .	10 738 497	2 636	76 703	1,12	15,31	80,12	3,45	221 269	54 299	20,60	22,64	*b)* Privatbahnen.
II. Chemins de fer privés exploités par des comp. privées .	10 720 450	4 044	6 347	1,21	16,50	80,11	2,18	296 470	111 833	27,65	26,34	*II. Privatbahnen in Privatbetrieb.*
Total	57 452 841	4 011	5 314	1,49	17,90	77,68	2,93	2 206 755	154 038	38,41	23,36	Summe

L'accroissement du mouvement des voyageurs sur les chemins de fer hongrois est tout particulièrement intéressant à étudier: en 1877, le chiffre total des personnes transportées était de 8,6 millions, dont 1,18 % en Ire classe, 12,70 % en IIe classe, 42,73 % en IIIe classe, 37,23 % en IVe classe et 6,16 % à titre militaire: pendant la décade 1877—1886, la moyenne de voyageurs trans-

Die Zunahme des Personenverkehrs auf den ungarischen Staatsbahnen ist besonders interessant; 1877 betrug die Gesamtzahl der beförderten Personen 8,6 Millionen, wovon 1,18 % in I. Klasse, 12,70 % in II. Klasse, 42,75 % in III. Klasse, 37,23 % in IV Klasse und 6,16 % Militärpersonen; in den zehn Jahren 1877—1886 war der Durchschnitt der beförderten Personen 11 Millionen, wo-

portés a été de 11 millions, dont 55,63 % en IIIe classe et 21,70 % en IVe classe, cette dernière classe n'accusant pour 1886 que 7,00 %.

L'application des tarifs par zones, le 1er août 1889, entraîna immédiatement une très forte augmentation de mouvement; l'année 1889 a déjà 5 millions de voyageurs de plus que 1888, soit 19 millions contre 14 millions; en 1890, le mouvement atteint 36 millions et progressa depuis lors sans interruption. La IVe classe, supprimée en 1891, n'avait plus qu'une faible participation depuis 1886: pendant la décade 1887—1896, les variations par classes furent les suivantes: Ire classe, de 1,56 % à 1,37 %; IIe classe, de 18,31 % à 17,04 %: IIIe classe, de 78,42 % à 71,67 %.

Le nombre des voyageurs transportés à 1 km n'a pas suivi la même progression: de 482 millions en 1877, il a passé à 742 millions en 1886 (moyenne de la décade 626 millions), pour reculer légèrement pendant les deux années suivantes, et atteindre 1237 millions en 1890, avec un accroissement constant depuis lors: de 1887 à 1896, la moyenne a été de 1503 millions. L'application des tarifs par zones n'eut pas la même répercussion sur le nombre des kilomètres parcourus que sur celui des voyageurs, attendu qu'elle fut surtout favorable aux petits trajets. En effet, sur les chemins de fer de l'Etat, le parcours moyen d'un voyageur, qui était de 78 km en 1878 et de 62 en moyenne pendant la décade 1877—1886, passa de 66 en 1888 à 58 en 1889 et eut son minimum en 1890 avec 44 km, puis il remonta à 46 km l'année suivante. Dans les 10 années 1887—1896, la moyenne fut de 48 km.

Sur l'ensemble des chemins de fer, les chiffres correspondants sont plus faibles.

Les *quantités de marchandises* transportées en 1896 sont données dans le tableau ci-dessous:

von 55,63 % in III. Klasse und 21,70 % in IV. Klasse, welch letzte Klasse für 1886 nur noch 7,00 % aufwies.

Der mit 1. August 1889 ins Leben getretene Zonentarif rief sofort eine grosse Steigerung des Personenverkehrs hervor; die Zunahme betrug 1889 schon 5 Millionen Personen gegenüber 1888, d. h. 19 gegenüber 14 Millionen; 1890 erreichte der Personenverkehr 36 Millionen und nahm seither ohne Unterbrechung zu. Die 1891 aufgehobene IV. Klasse hatte seit 1886 nur noch einen geringen Anteil zu verzeichnen; die Prozentsätze der verschiedenen Klassen betrugen in den zehn Jahren 1887—1896: I. Klasse 1,56 % bis 1,37 %: II. Klasse 18,31 % bis 17,04 %: III. Klasse 78,48 % bis 71,67 %.

Die Anzahl der Personenkilometer weist nicht die gleiche Steigerung auf: von 482 Millionen im Jahre 1877 ist sie 1886 auf 742 Millionen gestiegen (Durchschnitt des Jahrzehnts 626 Millionen), sie ging dann in den nächsten zwei Jahren langsam zurück, um dann wieder zu steigen, und im Jahre 1890 1237 Millionen zu erreichen. Seither ist sie in beständiger Zunahme; von 1887 bis 1896 betrug der Durchschnitt 1503 Millionen. Der Einfluss des Zonentarifs auf die Anzahl der durchfahrenen Kilometer machte sich nicht in dem Masse geltend wie auf die Anzahl der beförderten Personen, weil damit vor allem der Verkehr auf kurzen Strecken begünstigt wurde. Auf den Staatsbahnen betrug die durchschnittliche Länge der von einem Reisenden durchfahrenen Strecke 78 km im Jahre 1876, und 62 km in dem folgenden Jahrzehnt von 1877—1886. Sie stieg dann auf 66 km im Jahre 1888, ging auf 58 im Jahre 1889 zurück, erreichte das Minimum im Jahre 1890 mit 44 km, und ging wieder auf 46 km im folgenden Jahre.

In den zehn Jahren 1887—1896 betrug der Durchschnitt 48 km. Auf alle Bahnen berechnet, sind die entsprechenden Durchschnittszahlen kleiner.

Die im Jahre 1896 *beförderte Gütermenge* ist in nachstehender Tabelle nachgewiesen:

	Grande vitesse *Eilgüter* T	Petite vitesse et transports militaires *Fracht- und Militärgüter* Colis isolés *Stückgüter* T	Wagons complets *Wagenladungsgüter* T	Expéditions de service taxées *Frachtpflichtige Dienstgüter* T	Animaux vivants *Lebende Tiere* T	Ensemble *Zusammen* T	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge* T	Expéditions de service non taxées *Frachtfreie Dienstgüter* T	Total des transports *Sämtliche Güter* ensemble *zusammen* T	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge* T	
I. Chemins de fer administrés par la direction des chemins de fer de l'Etat hongrois.											*I. Eisenbahnen in Verwaltung der Direktion der kgl. ung. Eisenbahnen*
a) Ch. de fer de l'Etat	175 515	2 536 890	14 440 485	349 438	348 631	17 850 959	2 322	2 758 014	20 608 973	2 681	*a)* Staatsbahnen.
b) Lignes privées .	30 818	173 060	4 085 313	223 855	83 191	4 596 237	1 120	315 277	4 911 514	1 197	*b)* Privatbahnen.
II. Chemins de fer privés exploités par des comp. privées .	49 703	430 731	8 284 709	8 154	127 916	8 901 213	3 322	483 564	9 384 777	3 503	*II. Privatbahnen in Privatbetrieb.*
Total	256 036	3 140 681	26 810 507	581 447	559 738	31 348 409	2 167	3 556 855	34 905 264	2 412	Summe

Pour les marchandises également, l'accroissement est considérable. De 11 millions de tonnes en 1877 et 20 millions en 1886 (moyenne de la décade 15 millions), les transports de marchandises ont atteint leur maximum en 1894 avec 41 millions t. Ramenées à 1 km, les quantités transportées en 1896 ont été de 4 628 057 mille t à 1 km (grande vitesse 31 854 mille, colis isolés 443 135 mille, wagons complets 3 413 215 mille, expéditions de service taxées 23 141 mille, animaux vivants 78 379 mille, expéditions de service non taxées 638 332 mille), soit 319 868 t-km par kilomètre exploité. En 1877, il avait été transporté 1 300 792 mille t à 1 km, 2 313 608 mille en 1886 et 4 526 596 mille en 1894: par kilomètre exploité, les chiffres étaient de 191 985, 249 998 et 348 709, de sorte que la progression a été continue jusqu'en 1894: il y a eu une légère baisse depuis, bien qu'en valeur absolue 1896 accuse le maximum.

Il ressort d'un tableau comparatif des transports sur les chemins de fer de l'Etat et sur les lignes privées qu'en 1877 les premiers n'avaient que 21,66 % du parcours des tonnes à 1 km, tandis qu'en 1886 ils en avaient déja 54,44 % et en 1894 83,28 %: pour l'année 1896, ce chiffre fut de 82,23 %: sur les chemins de fer privés, par

Für den Gütertransport ist der Verkehrszuwachs ebenfalls betrachtlich. Von 11 Millionen Tonnen im Jahre 1877 und 20 Millionen im Jahre 1886 (Durchschnitt des Jahrzehnts 15 Millionen) erreichte die Güterbeförderung im Jahre 1894 das Maximum mit 41 Millionen. Nach Kilometer-Tonnen berechnet, beträgt die Menge der transportierten Guter im Jahre 1866 4 628 057 000 Tonnen (Eilgut 31 854 000, Stückgut 443 135 000, Wagenladungsguter 3 413 215 000, frachtpflichtige Dienstguter 23 141 000, lebende Tiere 78 379 000, frachtfreie Dienstgüter 638 332 000, oder 319 868 Tonnen-Kilometer per Betriebskilometer. Im Jahre 1877 wurden 1 300 792 000 Tonnen auf 1 km befordert, 2 313 608 000 im Jahre 1886 und 4 526 596 000 im Jahre 1894: per Betriebskilometer 191 985, 249 998 und 348 709, so dass die Steigerung bis 1894 fortdauerte. Seither ist eine langsame Abnahme zu verzeichnen gewesen, obschon das Jahr 1896 das absolute Maximum aufweist.

Aus einem vergleichenden Ausweis über die Transporte auf den Staats- und Privatbahnen geht hervor, dass auf die ersteren im Jahre 1877 nur 21,66 % der auf 1 km geleisteten Tonnenkilometer entfielen, während sie 1886 schon 54,44 % und 1894 83,28 % betrugen. Für 1896 belief sich diese Zahl auf 82,23 %. Auf den Privateisenbahnen da-

contre, le tonnage n'a pas même doublé depuis 1877 et le nombre de tonnes transportées à 1 km est inférieur à ce qu'il était dans les années 1877 à 1890.

En 1896, le parcours moyen d'une tonne a été de 127 km, la charge d'un essieu de 2t45 et les transports ont utilisé 46,31 % de la capacité de chargement des wagons.

Quant aux *recettes de l'exploitation* elles ont passé de 53 millions de florins en 1877 à 118 millions en 1896, soit 123,11 % d'augmentation, alors que le réseau s'était étendu de 119,24 %; la recette kilométrique de 1877 s'elevait à 7809 florins, celle de 1896 à 8180 florins. Pour le mouvement des voyageurs à 1 km, qui a augmenté de 209,70 % dans cette periode de 20 ans, la recette ne s'est accrue que de 168,2 %: pour les marchandises (290,75 % d'augmentation sur le chiffre des tonnes à 1 km de 1877 à 1896), elle n'a même augmenté que de 110,7 %: ces différences proviennent en première ligne des abaissements de tarifs.

Le *produit* du transport des voyageurs et accessoires en 1896 a été le suivant:

gegen haben sich die auf 1 km berechneten Tonnenkilometer seit 1877 nicht einmal verdoppelt und ihre Anzahl ist niedriger als in den Jahren 1871 bis 1890.

Im Jahr 1896 betrug die durchschnittliche Transportstrecke einer Tonne 127 km, die durchschnittliche Belastung einer Achse 2,45 Tonnen und die Transporte nahmen 46,31 % von der Tragfahigkeit der Güterwagen in Anspruch.

Die *Betriebseinnahmen* sind von 53 Millionen Gulden im Jahre 1877 auf 118 Millionen im Jahre 1896 gestiegen. Die Zunahme betrug also 123,11 %, wahrend die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes 119,24 % war; die Einnahmen pro Kilometer beliefen sich 1877 auf 7809 und 1896 auf 8180 Gulden. Der Personenverkehr hat in diesem Zeitraume von 20 Jahren um 209,70 % zugenommen, die Einnahmen dagegen haben sich nur um 168,2 % vermehrt: für den Güterverkehr (290,75 % Zunahme pro Tonnenkilometer von 1877 bis 1896) sogar nur um 110,7 %, was in erster Linie auf die Ermässigung der Tarife zurückzuführen ist.

Die *Einnahmen* aus dem Personen- und Gepackverkehr betrugen im Jahre 1896:

	Ire classe *1. Kl.*	IIe classe *2. Kl.*	IIIe classe *3. Kl.*	Militaires *Militärpersonen*	Ensemble *Zusammen*	Produits accessoires (bagages) *Nebenerträge (Gepäcktransport)*	Total *Insgesamt*	
	Florins — *Gulden*							
I. Chemins de fer administrés par la direction des chemins de fer de l'Etat hongrois.								*I. Eisenbahnen in Verwaltung der Direktion der kgl. ungarischen Eisenbahnen.*
a) Chem. de fer de l'Etat	1 806 055	8 510 761	11 852 870	1 046 213	23 215 890	806 972	24 022 871	*a)* Staatsbahnen.
b) Lignes privées . .	100 549	754 083	2 039 432	104 613	2 998 677	83 117	3 081 794	*b)* Privatbahnen.
II. Chemins de fer privés exploités par des compagnies privées	238 881	1 184 099	2 782 590	131 108	4 336 678	144 772	4 481 450	*II. Privatbahnen in Privatbetrieb.*
Total	2 145 485	10 448 943	16 672 894	1 281 934	30 551 254	1 034 861	31 586 115	Summe

Depuis 1877, le produit total du transport des voyageurs a presque triplé: de 11 391 mille florins en 1877 il a passé à 16 millions en 1886 et a progressé sans interruption dans les années sui-

Seit 1877 haben sich die Gesamteinnahmen aus der Personenbeförderung beinahe verdreifacht; von 11 391 000 Gulden im Jahre 1877 sind sie bis 1886 auf 16 Millionen gestiegen und haben in den folgen-

vantes. Pour les chemins de fer de l'Etat, ce produit a même décuplé (2243 mille en 1877 et 23 millions en 1896), tandis que les lignes privées, qui avaient pour les voyageurs une recette de 9 millions de florins en 1877, n'en accusent plus que 7335 mille en 1896. Par kilomètre exploité, la recette du transport des voyageurs a passé de 1681 florins en 1877 à 1918 en 1885; elle est tombée à 1590 en 1888 et a atteint son maximum, soit 2132. en 1896.

Les recettes du *trafic des marchandises* sont données dans le tableau ci-dessous:

den Jahren ohne Unterbrechung zugenommen. Für die Staatsbahnen hat sich dieser Ertrag sogar verzehnfacht (2 243 000 im Jahre 1877 und 23 Millionen im Jahre 1896), während die Privatbahnen, die für den Personenverkehr eine Einnahme von 9 Millionen Gulden im Jahre 1877 hatten, nur noch 7 335 000 im Jahre 1896 aufweisen. Pro Betriebskilometer sind die Einnahmen aus dem Personenverkehr von 1681 Gulden im Jahre 1877 auf 1918 im Jahre 1885 gestiegen und dann auf 1590 im Jahre 1888 gesunken und haben 1896 die höchste Ziffer mit 2132 Gulden erreicht.

Die Einnahmen aus dem *Güterverkehr* sind in nachstehender Tabelle enthalten:

	Grande vitesse *Eilgüter*	Petite vitesse et transports militaires *Fracht- und Militärgüter*		Transports en régie *Regiegüter*	Animaux vivants *Lebende Tiere*	Total *Insgesamt*	
		Colis isolés *Stückgüter*	Wagons complets *Wagenladungsgüter*				
	Florins — *Gulden*						
I. Chemins de fer administrés par la direction des chemins de fer de l'Etat hongrois.							*I. Eisenbahnen in Verwaltung der Direktion der kgl. ungar. Eisenbahnen.*
a) Chemins de fer de l'Etat	2 471 867	20 270 317	42 841 663	—	2 405 471	67 989 318	*a)* Staatsbahnen.
b) Lignes privées . . .	168 184	473 166	4 563 943		126 955	5 332 532	*b)* Privatbahnen.
II. Chemins de fer privés exploités par des comp. privées	394 412	1 293 060	12 082 890	4 232	404 161	14 178 755	*II. Privatbahnen in Privatbetrieb.*
Total	3 034 747	22 036 543	59 488 496	4 232	2 936 587	87 500 605	Summe

Les transports par wagons complets forment 68 % de la recette et les colis isolés 25 %. La comparaison avec les années précédentes fait ressortir la grande augmentation de la recette du transport des marchandises: elle était de 41 ½ millions de florins en 1877, puis a baissé à 39 millions en 1880, et s'est ensuite relevée graduellement pour atteindre 53½ millions en 1886 et 87½ millions en 1896. Pour les lignes de l'Etat, elle a presque décuplé (8 millions en 1877 et 68 millions en 1896), tandis que pour les lignes privées elle est descendue de 33½ millions en 1877 à 19½ millions en 1896. Par kilomètre exploité, la recette de l'ensemble des lignes, qui était de 6128 florins en 1877, a atteint 6477 florins en 1883;

Der Wagenladungsverkehr ergab 68 % der Einnahmen und derjenige der Stückgüter 25 %. Eine Vergleichung mit den frühern Jahren zeigt eine grosse Erhöhung der Einnahmen aus dem Güterverkehre, welche im Jahre 1877 41½ Millionen Gulden betrugen, und im Jahre 1880 auf 39 Millionen gesunken waren. Sie stiegen alsdann nach und nach und erreichten 53½ Millionen im Jahr 1886 und 87½ Millionen im Jahr 1896. Für die Staatsbahnlinien haben sich die Einnahmen beinahe verzehnfacht (8 Millionen im Jahr 1877 und 68 Millionen im Jahr 1896), während sie für die Privatbahnlinien von 33½ Millionen im Jahr 1877 auf 19½ Millionen im Jahr 1896 gesunken sind. Pro Betriebskilometer sind diese Einnahmen sämtlicher Bahnen von 6128 Gulden

elle a ensuite oscillé entre 5600 et 6100 florins pour revenir à 6048 florins en 1896.

Les *dépenses de l'exploitation* en 1896 furent les suivantes:

im Jahr 1877 auf 6477 Gulden im Jahre 1883 gestiegen; seither bewegten sie sich zwischen 5600 und 6100, um im Jahre 1896 auf 6048 Gulden zu kommen.

Die *Betriebsausgaben* beziffern sich für das Jahr 1896 wie folgt:

	Administration générale *Allgemeine Verwaltung*		Surveillance et entretien de la voie *Bahnaufsicht u. Bahnerhaltung*		Trafic et service commercial *Verkehrs- und kommerzieller Dienst*		Traction et matériel *Zugförderung und Werkstattendienst*		Économat *Material- und Inventar-Verwaltungsdienst*		Dépenses d'exploitation proprement dites *Eigentliche Betriebsausgaben*			
	ensemble *zusammen*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*	ensemble *zusammen*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*	ensemble *zusammen*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*	ensemble *zusammen*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*	ensemble *zusammen*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*	ensemble *zusammen*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*	Coefficient d'exploitation *in % der ges. Einnahmen*	
	Florins — *Gulden*													
I.														*I.*
a)	2 207 975	281	13 399 493	1 707	18 099 324	2 306	16 088 738	2 050	1 422 600	181	51 218 130	6 525	54,27	*a)*
b)	13 069	66	141 657	712	188 105	946	119 493	601	6 029	30	4 213 201	1 066	44,25	*b)*
II.	694 362	262	2 555 850	964	3 266 675	1 232	3 229 229	1 218	61 296	23	9 831 197	3 670	49,77	*II.*
Total	2 915 406	272	16 097 000	1 504	21 554 104	2 014	19 437 460	1 816	1 489 925	139	65 262 528	4 507	52,78	Summe

La statistique hongroise ne renferme pas de tableau comparatif des dépenses pour les années antérieures à 1896. D'une manière générale, les dépenses ont augmenté chaque année. Le rapport en pour cent des dépenses d'exploitation aux recettes des chemins de fer de l'Etat, qui était de 69,31 % en 1877, a été le plus défavorable en 1879, avec 74,40 %, et le plus favorable en 1889, avec 51,89 %.

L'*excédent des recettes* ressort du tableau ci-dessous:

Die ungarische Statistik enthält keine vergleichende Übersicht der Ausgaben für die Jahre vor 1896. Die Ausgaben haben im allgemeinen von Jahr zu Jahr zugenommen. Der Betriebs-Koefficient der Staatsbahnen betrug 1877 69,31 %, war am ungünstigsten im Jahre 1879 mit 74,40 % und am günstigsten im Jahr 1889 mit 51,89 %.

Der *Betriebsüberschuss* beträgt laut der nachstehenden Tabelle:

	Recettes totales des transports *Transporteinnahmen im ganzen*	Recettes diverses *Verschiedene Einnahmen*	Recettes totales de l'exploitation *Betriebseinnahmen überhaupt*	Dépenses de l'exploitation *Betriebsausgaben*	Dépenses en dehors de l'exploitation *Zu den eigentl. Betriebsausgaben nicht gehörige Ausgaben*	Dépenses totales *Gesamtausgaben*	Excédent de l'exploitation *Betriebsüberschuss*					
							ensemble *zusammen*	par km exploité *auf 1 km Betriebslänge*	par km utile *pro Nutz-km*	par 100 km d'essieu de wagon *pro 100 Wagenachsen*	en % des dépenses d'établissement *in % der verwendeten Anlagekapitals*	
	Florins — *Gulden*										%	
I.												I.
a)	92 012 189	2 366 242	94 378 431	51 218 130	5 152 492	56 370 622	43 160 301	5607	0,94	2,01	4,63	*a)*
b)	8 414 326	1 106 000	9 520 326	4 213 201	1 066 100	5 279 301	5 212 679	1270	0,66	3,05	2,70	*b)*
II.	18 660 205	1 092 870	19 753 075	9 831 197	1 773 542	11 604 739	9 921 878	3703	0,95	2,77	3,62	II.
Total	119 086 720	4 565 112	123 651 832	65 262 528	7 992 134	73 254 662	58 294 858	4026	0,91	2,18	4,16	Summe

Dans les dépenses en dehors de l'exploitation figurent les différents impôts, taxes, location de matériel et d'installations, etc. Le produit net de l'exploitation qui reste, défalcation faite de ces dépenses, s'est élevé en 1896 à 50 311 927 florins représentant 3474 florins par kilomètre exploité ou 3,59 % des dépenses d'établissement. A ce produit net viennent s'ajouter encore pour les chemins de fer privés exploités, soit par l'état, soit par des compagnies privées, une somme de 1 619 322 florins à titre de subsides, garanties de l'état, affermages et recettes diverses.

In den Betriebsausgaben sind die verschiedenen Steuern, Gebühren, die Mieten für Rollmaterial und Einrichtungen nicht enthalten. Nach Abrechnung dieser betragt das Betriebs-Reinerträgnis im Jahre 1896 50 311 927 Gulden, was 3474 Gulden auf den Betriebskilometer ausmacht oder 3,59 % des Anlagekapitals. Hierzu kommen für die Privatbahnen, welche vom Staate oder von Privatgesellschaften betrieben werden, noch 1 619 322 Gulden Zuschüsse aus Staatsgarantie, Pacht und diverse Einnahmen.

L'année 1896 accuse 187 *déraillements*, 71 *collisions* et 774 *accidents*, savoir:

Das Jahr 1896 hat 187 *Entgleisungen*, 71 *Zusammenstösse* und 774 *Unfälle* zu verzeichnen und zwar:

	Déraillements *Entgleisungen*		Collisions *Zusammenstösse*		Accidents *Unfälle*		
	en pleine voie *auf offener Strecke*	aux stations ou haltes *auf den Stationen und Haltestellen*	en pleine voie *auf offener Strecke*	aux stations ou haltes *auf den Stationen und Haltestellen*	en pleine voie *auf offener Strecke*	aux stations ou haltes *auf den Stationen und Haltestellen*	
Chemins de fer de l'Etat . .	35	118	6	50	301	364	Staatsbahnen.
Chemins de fer privés, exploités par l'Etat		—	—	—	6	6	Privatbahnen auf Rechnung des Staates betrieben.
Chemins de fer priv. exploités par des compagnies priv.	16	18	2	13	63	34	Privatbahnen in Privatbetr.
Total	51	136	8	63	370	404	Summe.

Le nombre des *tués* et *blessés* a été le suivant:

Die Anzahl der *Toten* und *Verwundeten* betrug:

	Tués *Getödtet wurden*		Blessés *Verletzt wurden*		
	sans qu'il y ait de leur faute *ohne eigenes Verschulden*	par leur propre faute *durch eigenes Verschulden*	sans qu'il y ait de leur faute *ohne eigenes Verschulden*	par leur propre faute *durch eigenes Verschulden*	
Voyageurs	—	8	18	17	Reisende.
Employés du chemin de fer	4	85	13	127	Bahnbedienstete.
Autres personnes	—	68	3	75	Fremde Personen.

Le *personnel* des chemins de fer hongrois se décomposait en 1896 ainsi qu'il suit:

Das *Personal* der ungarischen Staatsbahnen setzte sich im Jahre 1896 wie folgt zusammen:

	Agents *Beamten*	Sous-agents *Unterbeamten*	Femmes *Weibliche Personen*	Employés *Bedienstete*	Ouvriers à la journée *Arbeiter im Taglohn*	Ensemble *Zusammen*	
Chemins de fer de l'Etat	5965	8833	284	19 185	34 656	68 923	Staatsbahnen
Chemins de fer privés exploités par des compagnies privées	950	1072	28	3 013	7 719	12 782	Privatbahnen in Privatbetrieb
Total	6915	9905	312	22 198	42 375	81 705	Summe

Les traitements, salaires, etc. de ce personnel se sont élevés à 40,18 millions de florins, savoir: agents 9,10 millions: sous-agents 7,73 millions: femmes 127 000 fl.: employés subalternes 9,94 millions et ouvriers 13,28 millions.

Quant aux *institutions de bienfaisance* créées en faveur du personnel et alimentées par les cotisations des membres et les versements des chemins de fer, le tableau ci-dessous en donne un aperçu résumé:

Die Gehälter und Besoldungen etc. dieses Personals betrugen 40,18 Millionen Gulden. Davon entfallen 9,10 Millionen auf die Beamten, 7,73 Millionen auf die Unterbeamten, 9,94 Millionen auf das niedere Personal, 13,28 Millionen auf die Arbeiter und 127 000 Gulden auf das weibliche Dienstpersonal.

Über die zu gunsten des Personals bestehenden *Wohlfahrts-Institute*, welche durch Beiträge der Mitglieder und Zuschüsse der Eisenbahnen unterhalten werden, giebt nachstehende Tabelle Auskunft:

	Membres *Mitgliederzahl*	Participants *Zahl der unterstützten Personen*	Recettes *Einnahmen*	Dépenses *Ausgaben*	Situation financière à la fin de l'année *Vermögensstand am Ende des Jahres*	
1. Caisses de pensions — Pensions-Kassen						
Chemins de fer de l'Etat	21 527	6 420	1 937 336	1 952 016	10 684 076	Staatsbahnen
Chemins de fer privés exploités par des compagnies privées . .	3 828	1 048	546 536	345 095	3 536 968	Privatbahnen in Privatbetrieb
2. Caisses de secours en cas de maladies, décès, etc. — Kranken-, Sterbe- etc. Kassen						
Chemins de fer de l'Etat	75 021	32 679	741 809	673 338	417 110	Staatsbahnen
Chemins de fer privés exploités par des compagnies privées . .	11 000	9 357	122 746	107 291	123 143	Privatbahnen in Privatbetrieb
3. Autres caisses de bienfaisance — Sonstige Wohlfahrts-Kassen						
Chemins de fer de l'Etat	—	—	69 356	30 420	316 288	Staatsbahnen
Chemins de fer privés exploités par des compagnies privées . .	985	—	15 943	26 638	172 929	Privatbahnen in Privatbetrieb

Dezember 1899.

Zeitschrift

für den

Internationalen Eisenbahntransport

herausgegeben

von dem Central-Amt in Bern.

N° 12.

VII. Jahrgang.

ABONNEMENTS

UN AN (12 fascicules):

Suisse . . . . . frs. 8.50
Pour tous les autres pays de l'Europe . . . . . » 10.—

SIX MOIS (6 fascicules):

Suisse . . . . . frs. 4.25
Pour tous les autres pays de l'Europe . . . . . » 5.

Les abonnements sont reçus à l'*administration du bulletin* de l'office central des transports internationaux par chemins de fer, ainsi que dans les *bureaux de poste* et les *librairies* de tous les pays (à *Paris*, librairies *Chaix* et *Le Soudier*). — On est prié d'adresser les paiements à l'administration: *Imprimerie Stampfli & Cie.* à *Berne*.

Sommaire. Au déclin du Siècle, p. 749. — **Convention internationale:** Modifications à la liste des chemins de fer, p. 752. — **Lois et mesures administratives:** Liste des délais supplémentaires, p. 753. **Jurisprudence dans les différents Etats**, p. 759. **Nouvelles diverses**, p. 765. — **Bibliographie**, p. 780. — **Nouveaux tarifs et suppléments de tarifs**, p. 781. — **Statistique**, p. 790.

Abonnemente.

Für ein Jahr (12 Hefte):

Für die Schweiz . . . . . Fr. 8.50
Für alle übrigen europäischen Länder . . . . . » 10.—

Für ein halbes Jahr (6 Hefte):

Für die Schweiz . . . . . Fr. 4.25
Für alle übrigen europäischen Länder . . . . . » 5.—

Abonnemente nehmen entgegen: die *Expedition der Zeitschrift* für den internationalen Eisenbahntransport, sowie die *Postämter* und *Buchhandlungen* aller Länder (in *Paris* die Buchhandlungen *Chaix* und *Le Soudier*). — Zahlungen für Abonnemente bittet man per Postmandat an die Expedition: *Buchdruckerei Stämpfli & Cie.* in *Bern*, zu senden.

Inhaltsverzeichnis. An der Neige des Jahrhunderts, S. 749. — **Internationales Uebereinkommen:** Änderungen in der Liste der Eisenbahnen, S. 752. — **Gesetze und Vollzugsverordnungen:** Verzeichnis der Zuschlagsfristen, S. 753. — **Rechtsprechung in den verschiedenen Staaten**, S. 759. — **Verschiedene Mitteilungen**, S. 765. — **Bücherschau**, S. 780. — **Neue Tarife und Tarifnachträge**, S. 781. — **Statistische Nachrichten**, S. 790.

Au déclin du Siècle.

Ami, où trouvera-t-on un refuge
Pour la paix, pour la liberté?

SCHILLER,
(L'avènement du nouveau Siècle.)

Comme au temps de nos grands-pères, cette angoissante question se présente à nous, au déclin du siècle, et nous aussi, nous pourrions éprouver le besoin d'y répondre avec le poète: « Le siècle s'achève dans la tempête et le nouveau débute par le massacre». Les généreux amis de l'humanité ne paraissent pas, en effet, malgré tous leurs efforts, avoir réussi à empêcher les peuples de prodiguer leurs meilleures énergies dans des guerres sanglantes, au lieu de chercher à développer leur bien-être mutuel par une rivalité pacifique. Le mot amer du poète: « La liberté n'existe que dans le royaume des rêves, et le beau ne vit que dans le chant » est encore vrai de nos jours.

Et pourtant, qui pourrait méconnaître ce que le siècle qui se meurt a fait et créé de grand, de

An der Neige des Jahrhunderts.

Edler Freund! wo öffnet sich dem Frieden,
Wo der Freiheit sich ein Zufluchtsort?

SCHILLER.
Der Antritt des neuen Jahrhunderts.

Diese bange Frage drängt sich auch heute, wie zu den Zeiten unserer Grossväter, beim Scheiden des Jahrhunderts auf, und auch wir könnten versucht sein, mit dem Dichter darauf zu antworten: « Das Jahrhundert ist im Sturm geschieden, und das neue öffnet sich mit Mord ». Haben doch alle Bestrebungen edler Menschenfreunde nicht zu hindern vermocht, dass die Völker ihre besten Kräfte in mörderischen Kriegen vergeuden, anstatt in friedlichem Wetteifer ihr gegenseitiges Wohl zu fördern. Gilt doch auch heute noch das herbe Dichterwort: « Freiheit ist nur in dem Reich der Träume, und das Schöne lebt nur im Gesang ».

Und doch, wer wollte verkennen, dass das geschiedene Jahrhundert trotz alledem nicht nur auf

Digitized by Google

noble et de merveilleux, non seulement au point de vue matériel, mais également dans l'intérêt de la véritable philanthropie? On pourrait dire qu'un nouveau Prométhée est venu assujettir plus complètement que jamais, en mettant au service des hommes, les éléments de la terre et les forces de l'univers: grâce à la force combinée de l'eau et du feu, on soulève les trésors livrés par la terre et on les transporte de pays à pays, de mer en mer; on a même su maîtriser les forces dévastatrices qui résident dans les régions des nuages et utiliser leur puissance pour créer des valeurs et les répandre dans le monde entier, pour donner la lumière et porter, avec la rapidité de l'éclair, notre pensée d'un bout à l'autre de la terre.

Tous ces efforts merveilleux du siècle qui s'en va ont contribué au développement, non seulement du bien-être matériel et moral de chacun, mais aussi de la liberté et de la paix parmi les peuples. Le siècle de la vapeur et de l'électricité est naturellement aussi le siècle du trafic; le désir de voir régner et se répandre de plus en plus la paix sur la terre augmentera avec le développement des communications.

Si, parmi les conquêtes pacifiques du XIXe siècle, les **chemins de fer** occupent un des premiers rangs, c'est surtout parce qu'ils ont facilité les relations amicales entre les peuples. Les rails, qui déjà enveloppent la terre dans toutes les directions, en traversant les frontières, forment entre les nations un lien précieux, qui ne pourrait jamais être brisé. En s'étendant, en allant de plus en plus loin, suivant les besoins du trafic, les chemins de fer — trait d'union entre les peuples — contribuent, plus que ne sauraient le faire les congrès, au maintien de la paix. Or, leur utilité et leur puissance d'action sont essentiellement augmentées lorsque les Etats s'entendent pour adopter des institutions et lois uniformes dans le but de régler et de faciliter le trafic international. A ce point du vue, la *convention internationale pour le transport des marchandises par chemins de fer*, à laquelle ce Bulletin doit son existence, formant pour ainsi dire une charte fondamentale qui règle les questions du trafic international par voie ferrée, constitue un monument de premier ordre des conquêtes pacifiques du siècle qui finit, et en même

materiellem Gebiete Grosses geschaffen und gethan, sondern auch auf dem Gebiete echter Humanität Edles erstrebt und Wunderbares geleistet hat. Wie durch einen neuen Prometheus sind dem Menschen die Elemente der Erde und die Kräfte des Weltraums mehr als je zuvor dienstbar gemacht: des Wassers und des Feuers vereinte Kraft hebt die Schätze der Erde und fördert sie von Land zu Land, von Meer zu Meer: ja selbst der aus der Wolke zuckende Strahl muss seine verheerende Gewalt dazu hergeben, Werte zu erzeugen und über die ganze Erde zu verbreiten, überall Licht zu schaffen und den Gedanken selbst mit Blitzesschnelle an die entferntesten Orte zu tragen.

Alle diese staunenswerten Leistungen des entschwindenden Jahrhunderts haben nicht nur dem materiellen und geistigen Wohl der Einzelnen, sondern auch der Freiheit und dem Frieden der Völker gedient. Das Jahrhundert des Dampfes und der Elektricität ist mit innerer Notwendigkeit zugleich das Zeitalter des Verkehrs, und je mehr sich dieser hebt und ausbreitet, um so grössere Fortschritte macht der «Friede auf Erden».

Nehmen unter allen Errungenschaften des 19. Jahrhunderts die **Eisenbahnen** zweifellos eine der ersten Stellen ein, so kommt ihnen für die Vermittlung des freundschaftlichen Verkehrs unter den Völkern eine besonders hervorragende Bedeutung zu. Sobald die Schiene, welche den Erdkreis bereits mehrfach umspannt, die Grenze eines Staatsgebietes überbrückt und die Lokomotive sie überschreitet, knüpft sich mit dem Nachbarland ein eisernes Band, das Menschenhand niemals wieder zu zerstören vermag. Weiter und immer weiter schlingt sich, folgend den Bedürfnissen des Verkehrs, dieses Bindeglied der Völker und trägt mehr als alle Kongresse zum Frieden der Menschheit bei. Befestigt und gekräftigt aber wird dasselbe durch Abreden der Staaten über gemeinsame Einrichtungen und Gesetze zur Ordnung und Erleichterung des internationalen Verkehrs. Von solchen Gesichtspunkten aus ist das Vertragswerk, dem auch diese Zeitschrift ihr Dasein verdankt, *das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr*, indem es eine gemeinsame

temps un fanal resplendissant pour les progrès à venir.

Le lecteur de ce Bulletin, si intimement lié à la convention internationale, accueillera peut-être avec plaisir la publication d'un exposé des événements qui ont fait naître et développer cette œuvre civilisatrice, au cours des vingt-cinq dernières années, et prendra connaissance avec intérêt d'une étude détaillée du texte de la convention tel qu'il a été modifié d'après les expériences pratiques et scientifiques, et à la suite des conférences techniques et des traités entre les Etats. Une série d'articles seront publiés à cet effet dans ce Bulletin, dans le courant de l'année prochaine.

* * *

En dehors des études sur la convention internationale dont il vient d'être question, le Bulletin des transports internationaux par chemins de fer continuera, au cours de l'année prochaine, à traiter les divers sujets dans l'ordre d'idées suivi jusqu'ici; un soin particulier sera apporté, comme dans le passé, au choix de ces communications et à leur rédaction. Nous nous proposons cependant d'introduire une modification dans la forme de notre publication et de faire paraître dorénavant les *Lois et mesures administratives* comme annexe au Bulletin, avec pagination spéciale. Cette partie du Bulletin prendra sans doute, dans un avenir rapproché, une dimension plus grande et une importance plus considérable, la mise en vigueur qui aura probablement lieu très prochainement des décisions de la conférence de revision de Paris devant être le point de départ d'une série de réformes, notamment dans les règlements d'exploitation et dans les conventions des unions de tarifs internationales, dont nous ne manquerons pas de faire connaître le texte aussi complet que possible. Pour rendre les recherches plus faciles, nous placerons en tête de l'annexe un répertoire des lois et mesures administratives publiées dans les sept recueils de notre Bulletin qui ont paru jusqu'ici. Nous

feste Rechtsgrundlage für diesen Verkehr geschaffen hat, ein Monument ersten Ranges für die friedlichen Leistungen des verflossenen Jahrhunderts und eine glänzende Leuchte für die Fortschritte des kommenden.

Bei den engen Beziehungen, in denen diese Zeitschrift zum Internationalen Uebereinkommen steht, möchte es unsern Lesern willkommen sein, einen Blick auf die Vorgänge zu werfen, durch welche dieses civilisatorische Werk im Lauf der letzten 25 Jahre entstanden und fortgebildet worden ist, und demnächst seinen Inhalt, wie er sich auf Grund fachmännischer Konferenzen aus einer Reihe von Staatsverträgen unter der Mitwirkung von Wissenschaft und Praxis nunmehr gestaltet hat, einer eingehenden Betrachtung zu unterziehen. Dazu soll durch eine Reihe von Aufsätzen im nächsten Jahrgang Gelegenheit gegeben werden.

* * *

Abgesehen von den besondern Mitteilungen über das Internationale Uebereinkommen, von welchen nächstoben die Rede ist, wird die Zeitschrift für den Internationalen Eisenbahntransport auch im nächsten Jahr innerhalb der bisher behandelten Gebiete sich bewegen, und sich angelegen sein lassen, der Auswahl des Stoffes und dessen Bearbeitung alle Aufmerksamkeit zuzuwenden. Dagegen gedenken wir, in der Form die Änderung eintreten zu lassen, dass die *Gesetze und Vollzugsverordnungen* von nun an als Beilage zur Zeitschrift und mit selbständiger Paginatur erscheinen sollen. Diese Abteilung der Zeitschrift dürfte insbesondere in der nächsten Zeit einen grösseren Umfang und eine vermehrte Bedeutung erhalten, da die voraussichtlich demnächstige Inkraftsetzung der Beschlüsse der Pariser Revisionskonferenz der Ausgangspunkt zu einer Reihe von Änderungen, namentlich in den Betriebsreglementen und in den Vereinbarungen der internationalen Tarifvereine nach sich ziehen werden, deren möglichst vollständige Bekanntgabe wir als unsere Pflicht erachten. Zur leichteren Orientierung werden wir der Beilage ein Verzeichnis der Gesetze und Vollzugsverordnungen, welche in den bisherigen sieben Jahrgängen der Zeitschrift publiziert sind, vorausschicken.

avons, en outre, l'intention de nous occuper, d'une manière plus suivie que par le passé, et sous forme d'études, des questions de droit relatives au transport international qui offriraient un intérêt particulier, en nous réservant, par contre, de ne publier que celles des communications statistiques qui ont une réelle importance internationale.

Nous espérons que ces modifications seront approuvées par nos lecteurs.

* * *

Afin d'éviter tout retard dans l'envoi du Bulletin, nous prions nos lecteurs de vouloir bien renouveler leur abonnement en temps utile.

Ferner gedenken wir, aktuelle Fragen des internationalen Transportrechts mehr als bisher in Form von Abhandlungen zu besprechen, wogegen wir uns vorbehalten, die Statistischen Nachrichten auf jene Daten einzuschranken, die thatsächlich von internationaler Bedeutung sind.

Wir hoffen, dass diese Änderungen den Beifall unserer Leser finden werden.

* * *

Unsere Abonnenten bitten wir um rechtzeitige Erneuerung der Abonnemente, damit in der Zusendung der Hefte keine Störungen eintreten.

Convention internationale.

Modifications à la liste des chemins de fer.

Hongrie. Par ordre du ministre royal hongrois du commerce, l'inspection générale royale des chemins de fer et de la navigation, à Budapest, a fait savoir à l'office central, par note du 4 décembre 1899, que le *chemin de fer d'intérêt local Körös-Belovár-Veröcze-Barcs*, exploité par l'administration des chemins de fer de l'Etat hongrois et dont le tronçon Belovár-Misulinovác avec les embranchements Misulinovác-Eduard et Josefschacht a été ouvert le 1er novembre 1899, doit être *soumis* à la *convention internationale* du 14 octobre 1890 sur le transport de marchandises par chemins de fer.

Le nouveau chemin de fer d'intérêt local faisant partie du réseau exploité par l'administration des chemins de fer royaux de l'Etat hongrois, dont toutes les lignes sont régies par la convention — sauf celles expressément désignées dans la liste comme en étant exclues — une modification à ladite liste n'est pas nécessaire. Pour le même motif, l'entrée effective de la nouvelle ligne dans le service des transports internationaux doit être comptée du jour de son ouverture au trafic.

L'inspection générale royale a porté en outre à la connaissance de l'office central que le Premier

Internationales Uebereinkommen.

Änderungen in der Liste der Eisenbahnen.

Ungarn. Im Auftrage des kgl. ungarischen Handelsministers hat die k. ungarische Generalinspektion für Eisenbahnen und Schiffahrt in Budapest, mit Note vom 4. Dezember 1899 dem Central-Amte mitgeteilt, dass die im Betriebe der kgl. ungarischen Staatsbahnen stehende *Lokalbahn Körös-Belovár-Veröcze-Barcs*, deren Teilstrecke Belovár-Misulinovác mit den Flügellinien Misulinovác-Eduard und Josefschacht am 1. November 1899 eröffnet wurde, dem *Internationalen Uebereinkommen* über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 *unterstellt* worden ist.

Da die neue Lokalbahn der Betriebsverwaltung der kgl. ungarischen Staatsbahnen untersteht, und das von dieser betriebene Netz — soweit nicht einzelne Teile in der Liste ausdrücklich ausgeschlossen sind — dem Uebereinkommen überhaupt angehört, ist eine Änderung der Liste der diesem Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnstrecken nicht erforderlich. Aus dem gleichen Grunde ist der Eintritt der neuen Strecke in den internationalen Transportdienst vom Tage ihrer Betriebseröffnung an zu rechnen.

Die kgl. Generalinspektion hat dem Central-Amte ferner mitgeteilt, dass am 24. Juli 1899 die

chemin de fer agricole à voie étroite d'Alföld, exploité par les chemins de fer réunis d'Arad et de Csanád, a été ouvert à l'exploitation le 24 juillet 1899, mais que ce chemin de fer n'ayant qu'un trafic restreint, n'est pas soumis au régime des transports internationaux. En conséquence, la modification suivante doit être apportée à la liste des lignes de chemins de fer auxquelles s'applique la convention internationale du 14 octobre 1890 sur le transport de marchandises par chemins de fer (V^e édition du 1er janvier 1898), sous la rubrique:

II. Hongrie.

Toutes les lignes exploitées par les administrations de chemins de fer et les sociétés ayant leur siège en Hongrie ou en Autriche,

il faut compléter le chiffre 5 comme suit:

5. *Chemins de fer réunis d'Arad et de Csanád, excepté:*

le chemin de fer d'intérêt local à voie étroite Borossebes-Menyháza et le Premier chemin de fer agricole à voie étroite d'Alföld.

(Circulaire n° 182 du 9 décembre 1899.)

im Betriebe der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen stehende Erste Alföldер schmalspurige landwirtschaftliche Eisenbahn eröffnet worden ist, dass dieselbe aber als Bahn mit sehr beschränktem Verkehre dem internationalen Transportdienste nicht unterstellt wird. Demgemäss ist in der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 Anwendung findet (V. Ausgabe vom 1. Januar 1898), unter der Rubrik

II. Ungarn.

Sämtliche Linien, welche durch die Bahnverwaltungen und Gesellschaften mit dem Sitz in Ungarn oder in Oesterreich betrieben werden,

die Ziffer 5 in nachstehender Weise zu ergänzen:

5. *Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen, mit Ausnahme:*

der schmalspurigen Lokalbahn Borossebes-Menyháza und der Ersten Alföldер schmalspurigen landwirtschaftlichen Eisenbahn.

(Cirkular Nr. 182 vom 9. Dezember 1899.)

Lois et mesures administratives.

Liste des délais supplémentaires

autorisés dans les divers pays.

(§ 6, alinéa 3, des dispositions réglementaires à l'art. 14 de la C. I.)

Autriche.

D'après une communication du ministère i. r. des chemins de fer, à Vienne, en date du 1er décembre 1899, les **délais supplémentaires** énumérés ci-dessous, à ajouter aux délais réglementaires de livraison en service interne, ont été fixés dans le sens du § 63, alinéa (3), chiffre 1 du règlement d'exploitation pour les marchandises en grande et en petite vitesse en provenance ou à destination des succursales (points de réception et de livraison de marchandises dans des localités non desservies par le chemin de fer) ci-après des chemins de fer de l'Etat autrichien, en ce qui concerne:

1° Les succursales de *Dorna Watra* et de *Lopuszna-les-Bains:*

Gesetze und Vollzugsverordnungen.

Verzeichnis der Zuschlagsfristen,

welche in den einzelnen Staaten bewilligt sind.

(§ 6, Absatz 3, der Ausführungsbestimmungen zu Art. 14 des I. U.)

Oesterreich.

Laut einer Mitteilung des k. k. Eisenbahnministeriums in Wien vom 1. Dezember 1899, sind im Sinne des § 63, Absatz 3, Punkt 1, des Betriebs-Reglements, für Eil- und Frachtstückgüter, welche von und nach den nachbenannten Güternebenstellen (Güterannahme- und Abgabestellen in abseits von der Bahn gelegenen Orten) der österreichischen Staatsbahnen zur Beförderung gelangen, folgende **Zuschlagsfristen** zur reglementarischen Lieferfrist für den internen Verkehr eingeführt worden und zwar rücksichtlich:

1. Der Güternebenstellen *Dorna-Watra* und *Bad-Lopuszna:*

a) pour le district de camionnage de Dorna-Watra . . . . . 36 heures
b) pour Lopuszna . . . . . 24 »
c) pour les marchandises arrivant à Berhometh a. S. en destination de Lopuszna,
mardi soir, mercredi samedi et dimanche 48 »
et vendredi soir . . . . . 72 »
(Approuvé par arrêté du 14 juin 1897, n° 5281/III. en vigueur depuis le 8 juillet 1897);

2° les succursales de *Gleichenberg* et de *Veldes:*
a) pendant le temps du 1er mai au 30 septembre pour les marchandises arrivant après une heure de l'après-midi à la station de Feldbach en destination du district de camionnage de Gleichenberg 1 jour, et pendant le temps du 1er octobre au 30 avril pour les marchandises arrivant à la station de Feldbach en destination du district de camionnage de Gleichenberg,
lundi ou jeudi, après une heure de l'après-midi . . . . . 3 jours
mardi ou vendredi. . . . . 2 »
mercredi ou samedi . . . . . 1 »
b) pendant le temps du 1er octobre au 14 juin pour les marchandises arrivant après 3 heures de l'après-midi à la station de *Lees-Veldes* en destination du district de camionnage de Veldes 1 jour
(Approuvé par arrêté du 16 juin 1897, n° 5632/III, en vigueur depuis le 15 juillet 1897);

3° la succursale de *Hohenfurth:*
pour les marchandises reçues ou délivrées après le départ du camion
24 heures le lundi, mercredi et vendredi,
48 » le dimanche, mardi et jeudi, et
72 » le samedi.

(Approuvé par arrêté du 29 juillet 1897, n°7135/III, en vigueur depuis le 1er septembre 1897);

4° la succursale d'*Engelsberg:*
pendant le temps du 1er mai au 30 septembre . . . . . 24 heures
pendant le temps du 1er octobre au 30 avril . . . . . 48 »

a) für den Rollbezirk Dorna-Watra . 36 Stunden
b) für Lopuszna . . . . . 24 »
c) für Güter, welche in Berhometh a. S. für Lopuszna
Dienstag abends, Mittwoch, Samstag und Sonntag anlangen . . . . . 48 »
Freitag abends anlangen . . . . 72 »
(Genehmigt mit dem Erlasse vom 14. Juni 1897, Z. 5281/III, und in Wirksamkeit getreten mit 8. Juli 1897);

2. der Güternebenstellen *Gleichenberg* und *Veldes:*
a) für die Zeit vom 1. Mai bis 30. September für Güter, welche nach 1 Uhr nachmittags in der Station Feldbach für den Rollbezirk Gleichenberg anlangen, 1 Tag, und für die Zeit vom 1. Oktober bis 30. April für Güter, welche in der Station Feldbach für den Rollbezirk Gleichenberg

Montag oder Donnerstag nach 1 Uhr nachmittags anlangen . . . . . 3 Tage
Dienstag oder Freitag anlangen . . 2 »
Mittwoch oder Samstag anlangen . . 1 Tag
b) für die Zeit vom 1. Oktober bis 14. Juni für solche Güter, welche nach 3 Uhr nachmittags auf der Station Lees-Veldes für den Rollbezirk Veldes anlangen . . . . . 1 Tag
(Genehmigt mit dem Erlasse vom 16. Juni 1897, Z. 5632/III, und in Wirksamkeit getreten mit 15. Juli 1897);

3. der Güternebenstelle *Hohenfurth:*
24 Stunden für die am Montag, Mittwoch, Freitag,
48 » für die am Sonntag und für die am Dienstag und Donnerstag, und
72 » für die am Samstag nach Abgang des Rollwagens zur Auf- oder Abgabe gelangten Güter.

(Genehmigt mit dem Erlasse vom 29. Juli 1897, Z.7135/III, und in Wirksamkeit getreten mit 1. September 1897);

4. der Güternebenstelle *Engelsberg:*
in der Zeit vom 1. Mai bis zum 30. September . . . . . 24 Stunden
in der Zeit vom 1. Oktober bis zum 30. April . . . . . 48 »

(Approuvé par arrêté du 20 novembre 1897, n° 9978/III, en vigueur depuis le 1er janvier 1898);

5° la succursale de *Kœnigstetten:*

pour les marchandises remises à l'expédition le samedi à Kœnigstetten. . 72 heures
et pour les marchandises remises les autres jours à Kœnigstetten . . . . 48 »
de plus, pour les marchandises à distribuer dans le district de camionnage et arrivant dans l'après-midi du samedi à la station de St-Andræ-Wœrdern . 72 »
pour toutes autres marchandises en destination du district de camionnage. . 48 »

(Approuvé par arrêté du 4 janvier 1898, n° 10018/III ex 1897, en vigueur depuis le 1er avril 1898);

6° la succursale de *Sitzendorf:*
pour les expéditions arrivées à la station de Ziersdorf en destination du district de camionnage, ou remises à l'expédition à Sitzendorf
24 heures le lundi, mercredi, vendredi,
48 » le mardi, jeudi, dimanche et
72 » le samedi.

(Approuvé par arrêté du 9 mars 1898, n° 8479, en vigueur depuis le 15 mai 1898):

7° la succursale de *Unter-Kralowitz:*
72 heures pour les transports des colis isolés en grande et en petite vitesse remis à Unter-Kralowitz le lundi, mardi et vendredi ou arrivés à la station de Wlaschim le lundi après-midi, mardi, mercredi, vendredi après-midi et samedi;
48 » pour les transports des colis isolés en grande et en petite vitesse remis à Unter-Kralowitz ou arrivés à Wlaschim en destination de la succursale pendant les autres jours.

(Approuvé par arrêté du 19 mai 1898, n° 23291, en vigueur depuis le 1er juin 1898):

8° la succursale de *Lofer:*
pour les marchandises arrivant après 9 heures du matin à la station de Saalfelden en destination du

(Genehmigt mit dem Erlasse vom 20. November 1897, Z. 9978/III, und in Wirksamkeit getreten mit 1. Jänner 1898);

5. der Güternebenstelle *Königstetten:*
für Güter, welche in Königstetten am Samstag nachmittags zur Aufgabe gelangen . . . . . 72 Stunden
und für an den übrigen Tagen in Königstetten aufgegebene Güter . . 48 »
ferner für in den Rollbezirk abzustreifende Güter, welche in der Station St. Andrä-Wördern am Samstag nachmittags anlangen . . . . . 72 »
und für alle übrigen in den Rollbezirk bestimmten Güter . . . . . 48 »

(Genehmigt mit dem Erlasse vom 4. Jänner 1898, Z. 10018/III ex. 1897, und in Wirksamkeit getreten mit 1. April 1898);

6. der Güternebenstelle *Sitzendorf:*
24 Stunden für die am Montag, Mittwoch, Freitag,
48 » für die am Dienstag, Donnerstag, Sonntag, und
72 » für die am Samstag in der Station Ziersdorf für den Rollbezirk angekommenen, bezw. in Sitzendorf zur Aufgabe gebrachten Sendungen.

(Genehmigt mit dem Erlasse vom 9. März 1898, Z. 8479, und in Wirksamkeit getreten mit 15. Mai 1898);

7. der Güternebenstelle *Unter-Kralowitz:*
72 Stunden für Eil- und Frachtstückgüter, welche am Montag, Dienstag und Freitag in Unter-Kralowitz aufgegeben, oder am Montag nachmittags, Dienstag, Mittwoch, Freitag nachmittags und Samstag in der Station Wlaschim angekommen sind;
48 » für die an allen übrigen Tagen in Unter-Kralowitz aufgegebenen oder in Wlaschim für die Güternebenstelle angekommenen Eil- und Frachtstückgüter.

(Genehmigt mit dem Erlasse vom 19. Mai 1898, Z. 23291, und in Wirksamkeit getreten mit 1. Juni 1898);

8. der Güternebenstelle *Lofer:*
für Güter, welche an nachfolgenden Tagen nach 9 Uhr vormittags in der Station Saalfelden für

district de camionnage de la succursale de Lofer, les jours suivants:

jeudi . . . . . 5 jours
lundi ou vendredi . . . . . 4 »
mardi ou samedi . . . . . 3 »
dimanche ou mercredi . . . . . 2 »

pour les marchandises remises à l'expédition après 10 heures du matin à la succursale de Lofer, les jours suivants:

mercredi . . . . . 5 jours
jeudi . . . . . 4 »
lundi ou vendredi . . . . . 3 »
mardi ou samedi . . . . . 2 »

(Approuvé par arrêté du 23 juin 1898, n° 25315, en vigueur depuis le 1er juin 1898);

9° la succursale de *Drosendorf:*
pour les transports arrivés à la station de Hœtzelsdorf-Geras en destination du district de camionnage ou remis à l'expédition à Drosendorf
24 heures le lundi, mercredi, vendredi,
48 » le mardi, jeudi, dimanche et
72 » le samedi.

(Approuvé par arrêté du 28 mai 1898, n° 22909, en vigueur depuis le 15 août 1898);

10° la succursale de *Nauders* 3 jours.
(Approuvé par arrêté du 7 octobre 1898, n° 45523, en vigueur depuis le 15 octobre 1898);

11° la succursale d'*Egg:*
pour le district de camionnage de la succursale d'Egg soit pour Alberschwende, Egg et Andelsbuch . . . . . 3 jours
pour les autres localités . . . . . 4 »
(Approuvé par arrêté du 7 octobre 1898, n° 45523, en vigueur depuis le 15 octobre 1898);

12° la succursale de *Wenns* 2 jours.
(Approuvé par arrêté du 28 décembre 1898, n° 57922, en vigueur depuis le 1er janvier 1899);

13° la succursale de *Lungœtz:*
pour les marchandises arrivant les jours suivants à la station de Huttau, ou remises à l'expédition à la succursale de Lungœtz:

den Rollbezirk der Güternebenstelle Lofer einlangen:

Donnerstag . . . . . 5 Tage
Montag oder Freitag . . . . . 4 »
Dienstag oder Samstag . . . . . 3 »
Sonntag oder Mittwoch . . . . . 2 »

für Güter, welche an nachfolgenden Tagen nach 10 Uhr vormittags in der Güternebenstelle Lofer zum Versandt aufgenommen werden:

Mittwoch . . . . . 5 Tage
Donnerstag . . . . . 4 »
Montag oder Freitag . . . . . 3 »
Dienstag oder Samstag . . . . . 2 »

(Genehmigt mit dem Erlasse vom 23. Juni 1898, Z. 25 315, und in Wirksamkeit getreten mit 1. Juni 1898);

9. der Güternebenstelle *Drosendorf:*
24 Stunden für die am Montag, Mittwoch, Freitag,
48 » für die am Dienstag, Donnerstag, Sonntag, und
72 » für die am Samstag in der Station Hötzelsdorf-Geras für den Rollbezirk angekommenen, bezw. in Drosendorf zur Aufgabe gebrachten Sendungen.

(Genehmigt mit dem Erlasse vom 28. Mai 1898, Z. 22 909, und in Wirksamkeit getreten mit 15. August 1898);

10. der Güternebenstelle *Nauders:* drei Tage.
(Genehmigt mit dem Erlasse vom 7. Oktober 1898, Z. 45 523, und in Wirksamkeit getreten mit 15. Oktober 1898);

11. der Güternebenstelle *Egg:*
für den Rollbezirk der Güternebenstelle Egg, und zwar für Alberschwende, Egg und Andelsbuch drei Tage, für die übrigen Orte vier Tage.

(Genehmigt mit dem Erlasse vom 7. Oktober 1898, Z. 45,523, und in Wirksamkeit getreten mit 15. Oktober 1898);

12. der Güternebenstelle *Wenns:* zwei Tage.
(Genehmigt mit dem Erlasse vom 28. Dezember 1898, Z. 57,922, und in Wirksamkeit getreten mit 1. Jänner 1899);

13. der Güternebenstelle *Lungötz:*
Für Güter, welche an nachfolgenden Tagen in der Station Hüttau einlangen, bezw. in der Güternebenstelle Lungötz zum Versand angenommen werden:

le jeudi (après le départ du camion) et vendredi . . . . . 6 jours
le samedi . . . . . 5 »
le dimanche . . . . . 4 »
le lundi . . . . . 3 »
le mardi . . . . . 2 »
le mercredi . . . . . 1 jour.

(Approuvé par arrêté du 28 janvier 1899, n° 2057, en vigueur depuis le 15 février 1899):

14° la succursale d'*Abtenau:*

Pour les marchandises arrivant les jours suivants à la station de Golling en destination du district de camionnage de la succursale d'Abtenau:

le samedi et mardi (après le départ du camion) . . . . . 3 jours
le dimanche et mercredi . . . . . 2 »
le lundi, jeudi et vendredi (après le départ du camion) . . . . . 1 jour.

Pour les marchandises remises à l'expédition les jours suivants à la succursale d'Abtenau:

le mardi et samedi (après le départ du camion) . . . . . 3 jours
le dimanche et mercredi . . . . . 2 »
le lundi, jeudi et vendredi (après le départ du camion) . . . . . 1 jour.

(Approuvé par arrêté du 10 mars 1899, n° 10277, en vigueur depuis le 1er avril 1899):

15° la succursale de *Gastein-les-Bains:*

Pendant le temps du 1er juin au 30 septembre de chaque année, pour les marchandises remises le samedi à Gastein-les-Bains ou arrivant le samedi après 3 heures de l'après-midi et le dimanche à la station de Lend-Gastein . . . . 3 jours
pour les marchandises remises le dimanche, mardi et jeudi à Gastein-les-bains ou arrivant le lundi, mercredi et vendredi à Lend-Gastein . . . . . 2 »
pour les marchandises remises le lundi, mercredi et vendredi à Gastein-les-Bains, ainsi que pour ceux arrivant le mardi, jeudi et samedi avant 3 heures de l'après-midi à Lend-Gastein . . . . . 1 jour.

(Approuvé par arrêté du 25 mai 1899, n° 22330, en vigueur depuis le 1er juin 1899):

Donnerstag (nach Abgang des Rollwagens) und Freitag . . . . . 6 Tage,
Samstag . . . . . 5 »
Sonntag . . . . . 4 »
Montag . . . . . 3 »
Dienstag . . . . . 2 »
Mittwoch . . . . . 1 Tag.

(Genehmigt mit dem Erlasse vom 28. Jänner 1899, Z. 2057, und in Wirksamkeit getreten mit 15. Februar 1899):

14. der Güternebenstelle *Abtenau:*

Für Güter, welche an nachstehenden Tagen in der Station Golling für den Rollbezirk der Güternebenstelle Abtenau einlangen:

Samstag / Dienstag } nach Abgang des Rollwagens 3 Tage,
Sonntag und Mittwoch . . . . . 2 »
Montag, Donnerstag und Freitag (nach Abgang des Rollwagens) . . . . . 1 Tag.

Für Güter, welche an nachstehenden Tagen in der Güternebenstelle Abtenau zum Versand aufgenommen werden:

Dienstag / Samstag } nach Abgang des Rollwagens 3 Tage,
Sonntag und Mittwoch . . . . . 2 »
Montag, Donnerstag und Freitag (nach Abgang des Rollwagens) . . . . . 1 Tag.

(Genehmigt mit dem Erlasse vom 10. März 1899, Z. 10 277 und in Wirksamkeit getreten mit 1. April 1899):

15. der Güternebenstelle *Bad-Gastein:*

In der Zeit vom 1. Juni bis 30. Sept. jedes Jahres:
für die am Samstag in Bad-Gastein aufgegebenen, bezw. am Samstag nach 3 Uhr nachmittags und am Sonntag in der Station Lend-Gastein anlangenden Güter . . . . . 3 Tage:
für die am Sonntag, Dienstag und Donnerstag in Bad-Gastein aufgegebenen, bezw. am Montag, Mittwoch und Freitag in Lend-Gastein anlangenden Güter . . 2 »
für die am Montag, Mittwoch und Freitag in Bad-Gastein aufgegebenen, sowie am Dienstag, Donnerstag und Samstag vor 3 Uhr nachmittags in Lend-Gastein anlangenden Güter . . . . . 1 Tag.

(Genehmigt mit dem Erlasse vom 25. Mai 1899, Z. 22 330, und in Wirksamkeit getreten mit 1. Juni 1899):

16° la succursale d'*Ischgl:*

Pendant les mois de juillet et d'août pour les marchandises arrivant le samedi à la station de Pians ou remises le vendredi à Ischgl . . 7 jours
arrivant le dimanche à la station de Pians ou remises le samedi à Ischgl . . . 6 »
arrivant le lundi à la station de Pians ou remises le dimanche à Ischgl . . . 5 »
arrivant le mardi à la station de Pians ou remises le lundi à Ischgl . . . . 4 »
arrivant le mercredi à la station de Pians ou remises le mardi à Ischgl . . . 3 »
arrivant le jeudi à la station de Pians ou remises le mercredi à Ischgl . . . . 2 »
arrivant le vendredi à la station de Pians ou remises le jeudi à Ischgl . . . . 1 jour.

Pendant les autres mois pour les marchandises arrivant le samedi ou mardi à Pians ou remises le vendredi ou lundi à Ischgl . . . . 3 jours

arrivant le dimanche ou mercredi à Pians ou remises le samedi ou mardi à Ischgl 2 »
arrivant le lundi ou vendredi à Pians ou remises le dimanche, mercredi ou jeudi à Ischgl . . . . . 1 jour.

(Approuvé par arrêté du 26 juin 1899, n° 28513, en vigueur depuis le 1er août 1899);

17° la succursale d'*Œtz:*

Pour les marchandises arrivant à la station d'Œtzthal en destination d'Œtz ou remises à l'expédition à la succursale d'Œtz . . . . . 1 jour;

pour les marchandises en destination d'Umhausen, de Langenfeld et de Sœlden,
arrivant le samedi . . . . . 7 jours
» » dimanche . . . . . 6 »
» » lundi . . . . . 5 »
» » mardi . . . . . 4 »
» » mercredi . . . . . 3 »
» » jeudi . . . . . 2 »
» » vendredi . . . . . 1 jour.

(Approuvé par arrêté du 26 juin 1899, n° 28513, en vigueur depuis le 1er août 1899.)

16. der Güternebenstelle *Ischgl:*

In den Monaten Juli und August für die Güter, die in der Station Pians
Samstag einlangen oder in Ischgl Freitag aufgegeben werden . . . . . 7 Tage,
Sonntag einlangen oder in Ischgl Samstag aufgegeben werden . . . . . 6 »
Montag einlangen oder in Ischgl Sonntag aufgegeben werden . . . . . 5 »
Dienstag einlangen oder in Ischgl Montag aufgegeben werden . . . . . 4 »
Mittwoch einlangen oder in Ischgl Dienstag aufgegeben werden . . . . . 3 »
Donnerstag einlangen oder in Ischgl Mittwoch aufgegeben werden . . . . . 2 »
Freitag einlangen oder in Ischgl Donnerstag aufgegeben werden . . . . . 1 Tag.

In den übrigen Monaten für Güter, die in Pians Samstag oder Dienstag einlangen oder in Ischgl Freitag oder Montag aufgegeben werden 3 Tage,
in Pians Sonntag oder Mittwoch einlangen oder in Ischgl Samstag oder Dienstag aufgegeben werden . . . . . 2 »
in Pians Montag oder Freitag einlangen oder in Ischgl Sonntag, Mittwoch oder Donnerstag aufgegeben werden . . . 1 Tag.

(Genehmigt mit dem Erlasse vom 26. Juni 1899, Z. 28 513 und in Wirksamkeit getreten mit 1. August 1899);

17. der Güternebenstelle *Oetz:*

Hinsichtlich der in der Station Oetzthal für Oetz einlangenden oder bei der Güternebenstelle in Oetz zur Aufgabe gebrachten Güter . . . . 1 Tag;

für die nach Umhausen, Langenfeld und Sölden bestimmten Güter,
die am Samstag einlangen . . . . . 7 Tage,
» » Sonntag » . . . . . 6 »
» » Montag » . . . . . 5 »
» » Dienstag » . . . . . 4 »
» » Mittwoch » . . . . . 3 »
» » Donnerstag » . . . . . 2 »
» » Freitag » . . . . . 1 Tag.

(Genehmigt mit dem Erlasse vom 26. Juni 1899, Z. 28 513 und in Wirksamkeit getreten mit dem 1. August 1899.)

Jurisprudence dans les différents Etats.

Tarif international franco-anglais. Limitation de la responsabilité des administrations de chemins de fer participant au transport.

(Arrêt de la cour de cassation de France du 26 juin 1899.)

— Comp. C. I. Art. 1 et 27. —

Le demandeur avait remis au chemin de fer d'Orléans deux expéditions de cerises fraîches à destination de Birmingham (Angleterre). La première de ces expéditions arriva en retard et dans un état de détérioration à sa destination, et la seconde fut remise à un autre commissionnaire que celui désigné dans la lettre de voiture, lequel d'après les dires du plaignant, la fit vendre à un prix inférieur à celui qu'aurait obtenu le véritable destinataire. Le demandeur réclama du chemin de fer d'Orléans le montant de la valeur des cerises sur le marché de Birmingham pour la première expédition, et pour la seconde une indemnité représentant la différence de prix.

Le chemin de fer objecta qu'il était expressément stipulé, dans le tarif demandé par le plaignant et appliqué, que sa responsabilité n'était engagée que jusqu'au moment de la remise des expéditions à l'administration anglaise, et qu'il ne pouvait, par conséquent, être responsable ni du retard survenu sur les lignes anglaises et de la détérioration des cerises qui en a été le résultat, ni être obligé de payer un prix plus élevé que celui qui a été obtenu pour l'expédition remise par erreur à un autre commissionnaire, puisque la vente avait eu lieu dans les conditions les plus favorables.

Le tribunal civil de Nontron condamna le chemin de fer, conformément à la demande, attendu qu'il est de jurisprudence constante, basée d'ailleurs sur les termes des art. 97, 98 et 99 C. com. [1]) que les commissionnaires et par suite, les compagnies de chemins de fer, sont responsables vis-à-vis de

[1]) Art. 97. Le commissionnaire est garant de l'arrivée des marchandises et effets dans le délai déterminé par la lettre de voiture, hors les cas de la force majeure légalement constatée.

Art. 98. Il est garant des avaries ou pertes de marchandises et effets, s'il n'y a stipulation contraire dans la lettre de voiture, ou force majeure.

Art. 99. Il est garant des faits du commissionnaire intermédiaire auquel il adresse les marchandises.

Rechtsprechung in den verschiedenen Staaten.

Internationaler französisch-englischer Tarif. Abgrenzung der Haftpflicht der beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

(Entscheidung des französischen Kassationshofes vom 26. Juni 1899.)

— Zu vergleichen I. U. Art. 1 u. 27. —

Der Kläger hatte zwei Sendungen frischer Kirschen nach Birmingham (England) der Orleans-Bahn zur Beförderung übergeben. Die eine Sendung kam verspätet und in verdorbenem Zustande am Bestimmungsorte an, die andere wurde an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Kommissionär ausgeliefert und von diesem, nach Angabe des Klägers, zu einem niedrigeren Preise verkauft, als ihn der richtige Adressat erzielt haben würde. Der Kläger verlangte von der Orleans-Bahn Vergütung des Marktwertes der Kirschen in Birmingham für die erste Sendung und Schadloshaltung für die Preisdifferenz bei der zweiten.

Die Eisenbahn entgegnete, dass in dem von dem Absender verlangten und von ihr angewandten Tarife ausdrücklich festgesetzt sei, dass ihre Haftpflicht nur bis zur Übergabe der Sendung an die englische Verwaltung bestehe, dass sie somit nicht für die auf der englischen Strecke eingetretene Verspätung und die dadurch hervorgerufene Beschädigung der Kirschen verantwortlich gemacht, auch nicht dazu verhalten werden könne, für die irrtümlich an einen unrichtigen Empfänger ausgelieferte Sendung einen höheren als den erlösten Betrag zu bezahlen, nachdem der Verkauf unter den günstigsten Bedingungen vollzogen worden sei.

Das Civil-Tribunal von Nontron verurteilte die Eisenbahn nach dem Klageantrage, weil nach konstanter Rechtsprechung, die in den Bestimmungen der Art. 97, 98, 99 des Handelsgesetzbuches [1]) begründet sei, der Kommissionär, und folglich die Eisenbahnen, dem Absender gegenüber für Ver-

[1]) Art. 97. Der Kommissionär haftet für die Ankunft der Waren und Effekten innerhalb der im Frachtbriefe angegebenen Frist; ausgenommen die Fälle einer gesetzlich bewiesenen höheren Gewalt.

Art. 98. Er haftet für Schäden oder Verluste der Waren und Effekten, es sei denn, dass im Frachtbriefe das Gegenteil verabredet worden oder höhere Gewalt eingetreten ist.

Art. 99. Er haftet für die Handlungen der Zwischenkommissionäre, an die er die Waren sendet.

l'expéditeur pour retard et avarie, alors même que le retard ou l'avarie serait imputable à un voiturier subséquent : il s'ensuit que la disposition du tarif invoqué par le défendeur ne s'applique qu'aux relations des chemins de fer entre eux, et ne saurait être invoquée contre l'expéditeur-demandeur.

Le pourvoi en cassation a eu pour conséquence le maintien par la cour de la partie du jugement qui est relatif à la seconde expédition, attendu qu'il s'agit d'une indemnité qui n'est ni prévue ni déterminée dans l'arrangement entre les chemins de fer et que le tribunal a le pouvoir d'évaluer le montant du dommage. La cour a, par contre, cassé le jugement en tant qu'il s'agit de la valeur des cerises de la première expédition pour le motif que le demandeur avait expressément réclamé l'application du tarif international commun aux chemins de fer d'Orléans et de Brighton qui stipule que « les chemins de fer acceptent l'expédition de marchandises qui sont destinées à des stations situées au delà de leurs réseaux, mais que leur responsabilité sera dégagée par le fait de la remise des marchandises au chemin de fer réexpéditeur ou à son correspondant », et qu'il devra par suite subir les conséquences de cette clause de non-responsabilité. (Bulletin annoté des chemins de fer 1899 p. 103.

Recours des chemins de fer entre eux. Vente d'un envoi avarié. Responsabilité pour le paiement des intérêts de la somme provenant du prix de la vente.

(Décision du comité chargé des affaires de trafic des marchandises dans l'Union des administrations des chemins de fer allemands du 5/6 octobre 1899.)

Comp. C. I. art. 24 et 25.

Un wagon de chanvre, expédié en mars 1893 de Budapest à Achern (chemin de fer de l'Etat badois), prit feu d'une manière non expliquée à la station de Simbach (chemin de fer de l'Etat bavarois). Une partie du chargement fut sauvée et réexpédiée au lieu de destination. Le destinataire refusa d'en prendre livraison et la station du départ fut avisée de l'empêchement à la livraison. L'expéditeur ne donna aucune instruction. Comme le chanvre sauvé de l'incendie aurait pu perdre

spätung und Beschädigung auch dann haftbar seien, wenn die Verspätung oder Beschädigung einem nachfolgenden Frachtführer zur Last falle: daraus gehe hervor, dass die Bestimmung des Tarifes, auf die sich die Beklagte berufe, nur auf die Beziehungen der Eisenbahnen unter sich angewendet, nicht aber dem klägerischen Absender gegenüber geltend gemacht werden könne.

Die gegen dieses Urteil eingelegte Revision hatte zur Folge, dass der Kassationshof die Verurteilung hinsichtlich der zweiten Sendung aufrecht hielt, da es sich um eine Entschädigung handle, die in der Vereinbarung zwischen den Eisenbahnen weder vorgesehen noch festgesetzt sei, und somit das Gericht den Schaden nach freiem Ermessen abschätzen könne. Dagegen wurde das Urteil, soweit es den Wert der Kirschen der ersten Sendung betrifft, in der Erwägung aufgehoben, dass der Kläger die Anwendung des internationalen Gemeinschaftstarifs zwischen der Orleans- und der Brighton-Eisenbahn, der bestimme, dass « die Eisenbahngesellschaften die Weiterbeförderung der Güter nach den über ihre Bahnnetze hinaus gelegenen Stationen übernehmen, ihre Verantwortlichkeit jedoch mit der Übergabe der Güter an die weiterbefördernde Eisenbahn oder ihren Bevollmächtigten aufhöre », ausdrücklich verlangt habe, und daher diese Nichtverantwortlichkeitsklausel gegen sich gelten lassen müsse. (Bulletin annoté des chemins de fer 1899 S. 103.)

Rückgriff der Eisenbahnen unter sich. Verkauf einer beschädigten Sendung. Haftung für die Zinsen aus dem Verkaufserlöse.

(Entscheidung des Ausschusses für Angelegenheiten des Güter-Verkehrs des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vom 5./6. Oktober 1899.)

— Zu vergleichen I. C. Art. 24 u. 25. —

Eine im Monat März 1893 in Budapest nach Achern (Bad. Staatsbahn) aufgegebene Wagenladung Hanf geriet in Simbach (Bayr. Staatsbahn) aus unaufgeklärt gebliebener Ursache in Brand. Ein Teil der Sendung wurde gerettet und nach der Bestimmungsstation weitergesandt. Die Annahme wurde vom Adressaten verweigert und das Ablieferungshindernis der Versandstation mitgeteilt; eine Verfügung wurde durch den Absender nicht erteilt. Da der gerettete Hanf durch weitere Lagerung entwertet

de sa valeur par un magasinage prolongé, la station destinataire le céda au destinataire moyennant le prix de 1235 m. 41, offert par lui. La livraison eut lieu le 22 mars 1893, sous la réserve de la part du destinataire que le droit de réclamation revenait à l'expéditeur. Le chemin de fer destinataire informa, le 17 janvier 1895, le chemin de fer de départ de la vente et de l'encaissement du prix.

Après réclamation restée sans effet faite auprès du chemin de fer de départ, l'expéditeur ayant intenté une action en paiement de la valeur du chargement entier — le chemin de fer avait offert le versement du produit de la vente — il a été décidé, le 10 mai 1898, en troisième instance, que le chemin de fer n'avait pas à rembourser la valeur du dommage causé par l'incendie, mais devait remettre au demandeur le produit de la vente et lui verser sur cette somme 6 % d'intérêts pour la période du 1er avril 1893 au 30 juin 1895, et 5 % pour la période du 1er juin 1895 au 17 juin 1898.

Ces sommes furent payées au demandeur par le chemin de fer de l'Etat hongrois qui avait, en outre, à verser 7 fl. 68 pour frais de dépôt lors de l'instance en appel; il réclama le remboursement de ces intérêts et frais au chemin de fer de l'Etat badois (chemin de fer destinataire).

Le chemin de fer destinataire déclina le remboursement de ces sommes et mis, le 8 octobre 1897, le produit de la vente seulement, soit 1235 m. 41, à disposition.

L'administration à Budapest basa sa demande sur le fait que le chemin de fer de l'Etat badois était tenu au paiement des intérêts parce qu'il avait eu le montant à sa disposition pendant 55 mois, que la station d'Achern avait commis une erreur de forme puisque la vente du chanvre au destinataire, qui avait retiré la lettre de voiture et enlevé la marchandise, ne pouvait être considérée comme une vente faite par le chemin de fer, qu'un procès-verbal de la vente n'avait été ni établi ni transmis, que par conséquent le chemin de fer du départ n'avait pas été à même de réclamer le produit de la vente et de le mettre à la disposition de l'expéditeur ou de le déposer au tribunal, et que c'était plutôt au chemin de fer destinataire de le faire. Le chemin de fer de l'Etat

worden wäre, überliess die Empfangsstation denselben dem Adressaten gegen Zahlung des angebotenen Betrages von M. 1235. 41. Die Auslieferung fand am 22. März 1893 statt, wobei der Adressat den Vorbehalt machte, dass dem Absender das Reklamationsrecht zustehe. Die Empfangsbahn machte der Versandbahn von dem Verkaufe und der Einziehung des Betrages am 17. Januar 1895 Mitteilung.

Auf die nach erfolgloser Reklamation bei der Versandbahn vom Absender erhobene Klage auf Zahlung des Werts der ganzen Sendung — die Eisenbahn hatte die Auslolgung des Erlöses angeboten — erging am 10. Mai 1898 in dritter Instanz Entscheidung dahin, dass die Eisenbahn für den durch Brand entstandenen Schaden keinen Ersatz zu leisten, dagegen den Verkaufserlös an den Kläger abzuführen und dafür 6 % Zinsen vom 1. April 1893 bis 30. Juni 1895 und 5 % Zinsen vom 1. Juli 1895 bis 17. Juni 1898 zu zahlen habe.

Diese Beträge wurden dem Kläger von der Ungarischen Staatsbahn ausbezahlt, welche ferner 7,68 Gulden Wartegebühren für den bei der Appellation hinterlegten Betrag zu entrichten hatte, und nun Zinsen und Wartegeld von der Badischen Staatsbahn (als Empfangsbahn) zurückforderte.

Die Empfangsbahn lehnte die Erstattung dieser Beträge ab und stellte nur den Verkaufserlös mit M. 1235. 41 am 8. Oktober 1897 zur Verfügung.

Die Direktion in Budapest stützte ihren Anspruch darauf, dass die Badische Staatsbahn die Zinsen deshalb schulde, weil sie den Betrag wahrend 55 Monaten in Verwendung gehabt, dass die Station Achern in der Form gefehlt habe, indem die Überlassung des Hanfs an den Adressaten, der den Frachtbrief eingelöst und das Gut bezogen habe, sich nicht als eine bahnseitige Veräusserung darstelle, eine Verkaufsverhandlung auch nicht aufgenommen und übermittelt worden sei, dass somit für die Versandbahn keine Veranlassung vorgelegen habe, den Verkaufserlös einzufordern und dem Absender zur Verfügung zu stellen oder aber gerichtlich zu hinterlegen, dies vielmehr Sache der Empfangsbahn gewesen sei. Die Badische Staatsbahn dagegen hielt an der Ansicht fest, dass die Station

badois, par contre, maintint son opinion que dans les circonstances dont il s'agit la station d'Achern avait correctement agi et qu'il n'y avait pas lieu de lui faire de reproche. Le chemin de fer de départ avait été avisé, à la date du 17 janvier 1895 de l'encaissement du produit de la vente: en l'en informant, le chemin de fer destinataire avait rempli ses obligations et le chemin de fer de départ n'avait qu'à décider ce qu'il y avait à faire de la somme. Si ce dernier en a retardé l'encaissement, il n'a droit à aucun intérêt de ce chef: le chemin de fer de l'Etat badois n'a retiré aucun avantage, et les intérêts en suspens devaient être considérés comme indemnité et être supportés comme telle.

Une proposition dans ce sens faite par le chemin de fer de l'Etat hongrois n'obtint pas l'approbation unanime, et une autre proposition ayant pour objet de rendre le chemin de fer bavarois responsable, parce que l'incendie avait eu lieu à Simbach, fut repoussée par cette administration, qui fit observer que le tribunal avait écarté la demande en indemnité pour le dommage causé par l'incendie.

Dans ces conditions, le chemin de fer de l'Etat hongrois proposa de soumettre le cas à l'arbitrage du comité pour les affaires du trafic. L'administration-rapporteur fait valoir, qu'il ne s'agit pas, en présence du jugement exécutoire, d'une indemnité pour perte qui serait à répartir d'après l'article 24, alinéa 3 (vieux), de la convention de l'union. Le montant devra donc être mis à la charge de l'administration ou des administrations fautives.

L'article 24 (3) (vieux) de la convention de l'union, cité à l'appui de la responsabilité du chemin de fer bavarois est ainsi conçu: « l'administration sur le réseau de laquelle est constaté un dommage causé par l'incendie, est seule responsable de ce dommage indépendamment de la question de culpabilité et de l'importance du dommage ». Aucune indemnité n'a été payée pour le dommage causé par l'incendie: l'article en question ne serait donc pas applicable et on ne pourrait, par conséquent, pas imposer une responsabilité au chemin de fer de l'Etat bavarois. L'obligation de payer des intérêts provenait de ce qu'on avait négligé de dé-

Achern unter den vorgelegenen Umständen richtig verfahren und dass ihr ein Vorwurf nicht zu machen sei. Der Versandbahn sei unterm 17. Januar 1895 von der Einziehung des Erlöses Mitteilung gemacht worden; damit habe die Empfangsbahn ihrer Verpflichtung genügt und die Versandbahn habe zu bestimmen gehabt, was mit dem Betrage geschehen solle. Wenn die letztere die Einziehung verzögerte, so stünden ihr keine Zinsen zu; ein Vorteil sei der Badischen Staatsbahn nicht erwachsen, und es müssten die ungedeckten Zinsen als Entschadigung aufgefasst und wie eine solche übernommen werden.

Ein Antrag der Ungarischen Staatsbahn in letzterer Richtung fand nicht die allgemeine Zustimmung, und einem weiteren Antrag, die Bayerische Staatsbahn haftpflichtig zu erklären, weil der Brand in Simbach stattgefunden, widersprach diese Verwaltung unter Hinweis darauf, dass das gerichtliche Urteil die Klage auf Ersatzleistung des Brandschadens abgewiesen habe.

Die Ungarische Staatsbahn beantragte bei dieser Sachlage schiedsrichterliche Entscheidung durch den Ausschluss für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Die berichterstattende Verwaltung macht geltend, dass es sich im Hinblick auf das ergangene rechtskräftige Urteil nicht um eine Entschädigung für Verlust handelt, welche auf Grund des Art. 24, Abs. 3 (alt), des Vereins-Übereinkommens zu übernehmen wäre. Der Betrag sei daher von der oder den schuldigen Verwaltungen zu tragen.

Der zur Begründung der Haftpflicht der Bayerischen Staatsbahn angerufene Art. 24 (3) (alt) des Vereins-Übereinkommens lautet: « Für Brandschaden haftet diejenige Verwaltung, in deren Bereich der Schaden eintritt, für alleinige Rechnung, und zwar ohne Rücksicht auf Verschulden und auf die Höhe des Schadens ». Für Brandschaden sei aber kein Ersatz geleistet worden, somit sei der Artikel nicht anwendbar, und es könne deshalb der Bayerischen Staatsbahn die Haftpflicht nicht aufgebürdet werden. Die Zahlung der Zinsen sei dadurch nötig geworden, dass unterlassen worden war, den Verkaufserlös gerichtlich zu hinterlegen.

poser le produit de la vente au tribunal. Quant à la question de responsabilité, le chemin de fer de départ et le chemin de fer destinataire sont seuls en cause.

L'objection faite par le chemin de fer de départ que la vente de la marchandise au destinataire n'avait pas été une vente proprement dite et qu'il n'avait donc pas été obligé d'en encaisser le produit et de le mettre à la disposition de l'expéditeur ou de les déposer au tribunal ne paraît pas probante. L'envoi n'a pas été enlevé, l'expéditeur n'a donné aucune instruction, de sorte qu'il s'est agi d'une marchandise en souffrance qui d'ailleurs se serait détériorée par un magasinage prolongé. Il faut donc considérer la vente qui a eu lieu comme une vente faite conformément au § 24, disposition additionelle 3 *a*, des dispositions réglementaires pour le transport de marchandises entre l'Autriche-Hongrie et l'Allemagne.

Alors même que la vente de gré à gré de la marchandise au destinataire et le non-établissement d'un procès-verbal de vente n'ont pas été conformes aux dispositions à observer à l'occasion de ventes, il faut néanmoins reconnaître que la manière de procéder de la station destinataire a été, aussi bien pour l'expéditeur que pour le chemin de fer, la meilleure solution, et le vice de forme dans cette procédure ne pouvait modifier en rien le fait qu'il s'agissait de la vente d'une marchandise en souffrance dans le sens de l'article 22 (vieux) de la convention de l'union des chemins de fer. Conformément à ces dispositions, le chemin de fer qui a fait la vente devait aussitôt en avertir le chemin de fer de départ et mettre le produit à sa disposition; le chemin de fer de départ devait encaisser le montant, le mettre, à son tour, à la disposition de l'expéditeur ou décider ce qui devait en être fait. Il n'existait aucune obligation pour le chemin de fer destinataire de *transmettre* le produit au chemin de fer de départ; un pareil procédé n'est, d'ailleurs, pas usuel.

Le chemin de fer destinataire a rempli ses obligations un peu tardivement. Tandis que la vente a eu lieu le 22 mars 1893, il n'a avisé le chemin de fer de départ qu'à la date du 17 janvier 1895 de l'encaissement du produit. Il s'ensuit que le chemin de fer destinataire est responsable pour le

Bei Prüfung der Schuldfrage kommen daher nur die Versand- und Empfangsbahn in Betracht.

Der Einwand der Versandbahn, dass die Überlassung des Gutes an den Adressaten kein regelrechter Verkauf und dass sie deshalb nicht verpflichtet gewesen sei, das Geld einzuziehen und dem Absender zur Verfügung zu stellen oder gerichtlich zu hinterlegen, erscheine nicht durchschlagend. Die Sendung wurde nicht bezogen, eine Verfügung des Absenders ging nicht ein, es handelte sich somit um ein unanbringliches Gut, welches dazu durch längere Lagerung Schaden gelitten hätte. Ein Verkauf in Gemässheit des § 24, Zusatzbestimmung 3 *a*, der reglementarischen Bestimmungen für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland müsste daher als vorliegend angenommen werden.

Wenn auch die freihändige Überlassung des Guts an den Adressaten und die unterlassene Aufnahme einer Verkaufsverhandlung mit den Bestimmungen, welche bei Veräusserungen einzuhalten sind, nicht im Einklange stehen, so sei aber doch das von der Empfangsstation eingehaltene Verfahren sowohl für den Absender als auch für die Eisenbahn die beste Lösung gewesen und könnten die Formfehler an der Thatsache, dass es sich um den Verkauf eines unanbringlichen Gutes im Sinne des Art. 22 (alt) des Vereins-Übereinkommens handelte, nichts ändern. Bestimmungsgemäss hatte daher die veräussernde Bahn der Versandbahn von dem Verkaufe baldigst Kenntnis zu geben und den Erlos zur Verfügung zu stellen; die Versandbahn hatte den Betrag einzuziehen und ihrerseits dem Absender zur Verfügung zu stellen oder darüber zu befinden, was mit dem Gelde zu geschehen habe. Eine Verpflichtung, den Erlös der Versandbahn *zuzuführen*, bestand für die Empfangsbahn nicht, ein solches Verfahren ist auch nicht üblich.

Die Empfangsbahn ist ihrer Verpflichtung verspätet nachgekommen. Während der Verkauf am 22. März 1893 stattgefunden hat, hat sie erst am 17. Januar 1895 der Versandbahn mitgeteilt, dass der Betrag eingezogen sei. Daraus folgt, dass für die Zinsen, welche bis zu dem letztgenannten Tage

paiement des intérêts jusqu'à cette dernière date et que le chemin de fer de départ doit être tenu à payer les intérêts pour la période suivante et les frais de dépôt.

Cette proposition de l'administration-rapporteur a été adoptée par le comité. (Procès-verbal n° 66, du comité chargé des affaires de trafic des marchandises du 5/6 octobre 1899.)

aufgelaufen sind, die Empfangsbahn, für die späteren Zinsen und die Hinterlegungskosten die Versandbahn aufzukommen hat.

Dieser Antrag der berichterstattenden Verwaltung ist von dem Ausschusse zum Beschluss erhoben worden. (Protokoll Nr. 66 des Ausschusses für Angelegenheiten des Güter-Verkehrs vom 5./6. Oktober 1899.)

Compétence du tribunal lorsque le chemin de fer actionné possède un domicile dans un état étranger.

(Arrêt de la cour i. r. suprême d'Autriche du 28 mars 1899.)

— Comp. C. I. art. 27 [4]. —

Une action en indemnité intentée aux chemins de fer royaux bavarois pour dommage causé à des marchandises remises au transport à Eger fut repoussée par le Bezirksgericht à Eger pour cause d'incompétence, sur la demande des défendeurs, qui avaient invoqué les dispositions de l'art. 27, alinéa 4, de la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer du 14 octobre 1890, parce que le siège de la direction générale des chemins de fer se trouvait à Munich.

Mais la cour d'appel, se basant sur les prescriptions du § 87 J.-N., a rejeté l'exception d'incompétence du tribunal, parce que le bureau royal bavarois des marchandises à Eger, exerçant son service d'une manière autonome, doit être considéré comme un établissement spécial des chemins de fer royaux bavarois.

La cour suprême, par contre, a rétabli la décision de la première instance. Car, conformément à l'art. 27, alinéa 4, de la convention internationale du 14 octobre 1890, promulgué le 5 novembre 1892, et qui est actuellement encore en vigueur, l'action résultant d'un contrat de transport ne peut être intentée que devant un tribunal siégeant dans l'état où le chemin de fer actionné a son domicile, et qui sera compétent d'après les lois de cet état. Ainsi que le premier juge l'a justement reconnu, cette convention n'a pas été abolie par l'art. 1er du E. G. du J.-N. du 1er août 1895, R.-G.-Bl. n° 111, puisque les traités entre états concernant les objets de droit privé ne peuvent

Gerichtszuständigkeit, wenn die verklagte Bahn in einem andern Staate eine selbständige Niederlassung hat.

(Entscheidung des k. k. österr. Obersten Gerichtshofes vom 28. März 1899.)

— Zu vergleichen I. U. Art. 27 [4]. —

Eine gegen die kgl. Bayerischen Staatsbahnen wegen Ersatzes des an den ihr zu Eger zum Transporte übergebenen Waren entstandenen Schadens gerichtete Klage wurde vom Bezirksgerichte in Eger über die Einwendung der Beklagten unter Berufung auf die Bestimmung des Art. 27, Absatz 4, des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 wegen Unzuständigkeit des Gerichtes zurückgewiesen, da sich der Sitz der Generaldirektion der Bahnen in München befindet.

Das Rekursgericht hat jedoch zufolge der Vorschrift des § 87 J.-N. die Einwendung der Unzuständigkeit des Gerichtes verworfen, weil die kgl. Bayerische Güterverwaltung in Eger einen selbständigen Wirkungskreis hat, daher als besondere Niederlassung der kgl. Bayerischen Staatsbahnen angesehen werden muss.

Dagegen stellte der Oberste Gerichtshof den erstrichterlichen Beschluss wieder her. Denn gemäss Art. 27, Absatz 4, des unter dem 5. November 1892 kundgemachten Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890, welches Uebereinkommen, wie der erste Richter richtig ausführt, noch derzeit in gesetzlicher Geltung steht und durch Art. I des E.-G. zur J.-N. vom 1. August 1895, R.-G.-Bl. Nr. 111, nicht aufgehoben erscheint, weil Staatsverträge über Gegenstände des Privatrechtes durch einseitige Gesetzesänderungen seitens eines der kontrahierenden Staaten nicht berührt werden, kann die Klage aus einem Frachtvertrage nur vor einem

être atteints par une modification de la législation intérieure d'un des états contractants. Il faut donc, si on l'examine sérieusement, interpréter la disposition sus-mentionnée de la convention internationale dans ce sens qu'un chemin de fer soumis aux dispositions de la convention dont il s'agit, ne peut être actionné que devant les tribunaux de l'état où il a son domicile, alors même qu'il posséderait un établissement sur le territoire d'un autre état. Il va sans dire, en effet, que toute personne légale, par conséquent un chemin de fer, ne peut être actionnée, à moins d'une disposition légale particulière contraire, que devant les tribunaux de l'état auquel il appartient. Si la convention internationale voulait simplement confirmer ce principe, la disposition de l'art. 27, alinéa 4, serait superflue, car elle va de soi. D'après le § 914 du code civil, les traités entre états également doivent être interprétés dans le sens qui leur convient. Il faut donc admettre que la convention internationale est allée plus loin et a voulu placer le chemin de fer avec tous ses établissements et, par conséquent, avec les succursales qu'il peut posséder sur le territoire d'un autre état, sous la juridiction de son propre état. Même dans le cas où la station et le bureau de marchandises des chemins de fer royaux bavarois à Eger seraient à considérer comme un établissement dans le sens du § 87 J.-N., lesdits chemins de fer ne pourraient, aux termes de l'art. 27, alinéa 4, être actionnés que devant les tribunaux bavarois compétents, du moment où il est établi qu'ils ont leur domicile en Bavière.

Le Bezirksgericht à Eger a donc eu raison de se déclarer incompétent et son jugement doit être rétabli. (Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt du 9 novembre 1899, p. 1326.)

Gerichte des Staates anhängig gemacht werden, in welchem die geklagte Bahn ihren Wohnsitz hat, und welches nach den Gesetzen dieses Staates zuständig ist. Diese Bestimmung muss, wenn sie richtig gewürdigt wird, dahin verstanden werden, dass eine Bahn, welche den Bestimmungen des gedachten Uebereinkommens unterliegt, auch dann nur bei den Gerichten des Staates, wo sie ihren Wohnsitz hat, geklagt werden kann, wenn sie in einem anderen Staatsgebiete eine Niederlassung hat. Denn es versteht sich von selbst, dass jedes Rechtssubjekt, somit auch eine Bahn, ohne eine besondere abweichende Gesetzesbestimmung nur vor den Gerichten des Staates in Anspruch genommen werden kann, welchem dasselbe angehört. Wollte daher das erwähnte Internationale Uebereinkommen nur dies zum Ausdrucke bringen, dann wäre die Bestimmung des Art. 27, Absatz 4, überflüssig, weil selbstverständlich, und es muss, nachdem auch Staatsverträge gemäss § 914 a. b. G.-B. so auszulegen sind, dass sie von Wirksamkeit sind, angenommen werden, dass das Internationale Uebereinkommen weitergehen und die Bahn mit ihrem gesamten Geschäftsbetriebe, daher auch mit den Niederlassungen, welche sie allenfalls in einem anderen Staatsgebiete hat, der Gerichtsbarkeit ihres Staates unterstellen wollte. Selbst wenn daher die Bahn- und Güterstation der kgl. Bayerischen Staatsbahnen in Eger als eine Niederlassung im Sinne des § 87 J.-N. anzusehen wäre, könnten die genannten Staatsbahnen nach Massgabe des citierten Art. 27, Absatz 4, nur vor dem zuständigen bayerischen Gerichte geklagt werden, nachdem sie festgestelltermassen ihren Wohnsitz in Bayern haben.

Das Bezirksgericht in Eger hat daher mit Recht seine Unzuständigkeit ausgesprochen, und war sein Beschluss wieder herzustellen. (Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 9. November 1899 S. 1326.)

Nouvelles diverses.

Le nouveau code de commerce allemand.

Le nouveau code de commerce allemand, promulgué le 10 mai 1897, devant entrer en vigueur le 1er janvier 1900, nous croyons devoir rappeler

Verschiedene Mitteilungen.

Das neue deutsche Handelsgesetzbuch.

Nachdem das am 10. Mai 1897 öffentlich bekannt gemachte neue deutsche Handelsgesetzbuch am 1. Januar 1900 in Kraft treten wird, glauben

à nos lecteurs que le texte d'un certain nombre d'articles du livre III du code, relatifs aux questions de transports, a été publié dans notre Bulletin pour l'année 1897, p. 412 et suivantes.

D'après le nouveau code (art. 429, 1°), le transporteur en général répond du dommage causé par la perte ou l'avarie de la marchandise depuis le moment de la réception à celui de la livraison, ou par l'expiration des délais de livraison, pourvu que la perte, l'avarie ou le retard ne proviennent pas de circonstances que les soins d'un bon voiturier n'auraient pu empêcher de se produire.

On retrouve d'ailleurs le même principe à l'article 511 relatif à la responsabilité du transporteur par bateau, qui, lui aussi, doit justifier des soins ordinaires et est responsable seulement des dommages résultant de sa faute. Le transporteur n'est donc responsable qu'en cas de faute de sa part, mais il lui appartient d'établir qu'il ne pouvait empêcher la perte, l'avarie ou le retard par les soins ordinaires. Sa responsabilité civile pour ses employés est limitée de la même manière (art. 431).

Quant aux chemins de fer, toutefois, on a maintenu la responsabilité plus étendue. Ceux-ci demeurent purement et simplement (art. 456 et 458) responsables — sauf les exceptions stipulées dans les art. 456, 459 et 460 — sans qu'il soit nécessaire qu'il y ait faute de leur part ou de la part de leurs agents.

Dans ses dispositions relatives aux transports par chemins de fer, le nouveau code se trouve généralement en concordance avec les principes établis par la convention internationale de Berne à laquelle la conférence de Paris de 1896 a apporté quelques modifications. Ainsi, en cas de perte ou d'avarie de la marchandise, le chemin de fer est tenu au remboursement de la valeur de la marchandise *au lieu de l'expédition* (art. 457). Le nouveau code prévoit également le paiement de l'indemnité pleine et entière dans le cas de dol ou de faute grave du chemin de fer dans le cas de transports effectués par plusieurs voituriers, chacun d'eux reste

wir, unsern Lesern ins Gedächtnis rufen zu sollen, dass der Text einer Anzahl von Artikeln des Buches III des Gesetzbuches, welche sich auf das Frachtgeschäft beziehen, in unserer Zeitschrift, Jahrgang 1897 S. 412 u. ff., zum Abdruck gekommen ist.

Nach dem neuen Handelsgesetze (Art. 429[1]) haftet der Frachtführer im allgemeinen für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Guts seit der Annahme und bis zur Ablieferung oder durch Überschreitung der Lieferfrist entstanden ist, sofern der Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung nicht von Umständen herrühren, welche durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht vermieden werden konnten.

Der gleiche Grundsatz kommt auch im Art. 511, welcher die Haftpflicht des Schiffers behandelt, zur Geltung, der ebenfalls die gewöhnliche Sorgfalt beweisen muss und nur für die durch seine Schuld verursachten Schäden verantwortlich ist. Der Frachtführer ist also nur im Falle seines Verschuldens haftpflichtig; er hat jedoch den Beweis zu erbringen, dass er den Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung durch Anwendung der gewöhnlichen Sorgfalt nicht verhindern konnte. Seine Haftpflicht hinsichtlich seiner Leute ist in der gleichen Weise beschränkt. (Art. 431.)

Für die Eisenbahnen ist jedoch die verschärfte Haftpflicht, vorbehältlich der in den Artikeln 456, 459 und 460 bezeichneten Ausnahmen, beibehalten. Sie sind (Art. 456 und 458) auch ohne Verschulden ihrerseits oder von seiten ihrer Leute haftbar.

Die Bestimmungen des neuen Gesetzbuches über das Frachtgeschäft der Eisenbahnen stimmen im allgemeinen mit den Grundsätzen des Berner Internationalen Uebereinkommens überein, an welchem die Pariser Konferenz von 1896 einige Abänderungen vorgenommen hat. So ist, im Falle des Verlustes oder der Beschädigung des Guts, die Eisenbahn nun verpflichtet, den Wert des Guts *am Versandorte* zu vergüten (Art. 457). In gleicher Weise ist die Vergütung des vollen Schadens im Falle von Arglist oder groben Verschuldens der Eisenbahn vorgesehen; und in demselben Umfange im Falle der Ausführung der Beförde-

responsable pour l'ensemble du transport et le recours des transporteurs l'un contre l'autre est réglé (art. 432) dans le même sens qu'aux art. 47 et 49 de la C. I., c'est-à-dire qu'au cas où celui qui a causé le dommage ne peut être découvert, les voituriers coparticipants supportent solidairement le dommage au prorata de la part qui leur revient dans le prix du transport, à moins qu'il ne soit établi que le dommage n'a pas été occasionné sur leur parcours.

A partir du 1er janvier prochain sera également mis en pratique le nouveau règlement de transport des chemins de fer allemands dont certains articles ont dû être revisés pour les faire concorder avec les dispositions du nouveau code de commerce. Abstraction faite de ces modifications et des changements que l'expérience pratique de ces dernières années avait reconnus comme opportuns, le texte du nouveau règlement ne diffère pas considérablement de celui de l'ancien règlement qui datait de l'année 1892. Mais, tandis que ce dernier était plutôt d'ordre administratif et destiné à régler les relations entre chemins de fer et le public, le nouveau règlement a force de loi. Nous en publierons le texte complet dans le prochain Bulletin.

Prescriptions pour l'expédition des envois à destination de l'Exposition universelle de Paris.

Les administrations des chemins de fer allemands accorderont, tant à l'aller qu'au retour, les facilités de transport indiquées au § 1 ci-après, aux objets de toute nature [à l'exception des objets d'art (§ 3), objets de valeur et animaux vivants (§ 3)], expédiés à l'exposition universelle qui aura lieu à Paris du 15 avril au 5 novembre 1900, ainsi qu'aux objets qui, en dehors de ceux destinés à être exposés, seront envoyés à Paris pour l'installation de l'exposition, tels que matériaux pour la construction de bâtiments de l'exposition, aménagements nécessaires à l'exposition des objets à exposer, comme par exemple les coffrets à vitrine et les parties de ces derniers (bois ouvragés, vitrages, etc.), de plus aux materiaux et aux décors destinés à la décoration (portières, tentu-

rung durch mehrere Frachtführer, die Haftung eines jeden derselben für die Gesamtbeförderung, und der Rückgriff der Frachtführer unter sich (Art. 432), geregelt wie in den Artikeln 47 und 49 des I. U., d. h. dass wenn derjenige, welcher den Schaden verschuldet hat, nicht ermittelt werden kann, die mitbeteiligten Frachtführer solidarisch den Schaden nach Massgabe der bezogenen Frachtanteile zu übernehmen haben, sofern nicht festgestellt wird, dass der Schaden auf ihrer Strecke nicht eingetreten ist.

Vom 1. Januar nächsthin ab tritt auch die neue Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands in Wirksamkeit, von welcher einige Artikel einer Revision unterworfen werden mussten, um sie mit den Bestimmungen des neuen Handelsgesetzbuches in Einklang zu bringen. Abgesehen hiervon, und von den Änderungen, welche die praktischen Erfahrungen der letzten Jahre als angebracht erkennen liessen, unterscheidet sich der Text der neuen Verkehrsordnung nicht viel von dem der Verkehrsordnung vom Jahre 1892. Aber während diese letztere mehr als eine administrative Regelung der Beziehungen zwischen Eisenbahn und Transportgeber aufzufassen war, hat die neue Verkehrsordnung Gesetzeskraft. Wir werden in der nächsten Nummer unserer Zeitschrift den vollständigen Text derselben veröffentlichen.

Vorschriften für die Beförderung nach und von der Pariser Weltausstelllung.

Für Gegenstände aller Art (ausgenommen Kunstgegenstände [§ 3], Wertsachen und lebende Tiere [§ 3]), welche zu der vom 15. April bis 5. November 1900 in Paris stattfindenden Weltausstellung aufgegeben werden, sowie für solche Gegenstände, welche ausser den eigentlichen Schaustücken für die Zwecke der Ausstellung nach Paris gesandt werden, z. B. Baumaterialien zur Errichtung von Ausstellungsgebäuden, die zur Aufstellung der Ausstellungsgegenstände erforderlichen Einrichtungen, wie Schaukästen oder deren einzelne Teile (bearbeitete Hölzer, Glasscheiben u. s. w.) ferner die zur Ausschmückung bestimmten Materialien und Dekorationen (Stoffvorhänge, Wandbekleidungen, Ornamente und dergleichen), soweit für diese der zollfreie Eingang in Frankreich und die

res, ornements, etc.), lorsque l'admission en franchise de douane en France et la libre rentrée en Allemagne leur seront concédées.

§ 1. Réductions de tarif.

Sur les lignes non françaises, qu'il s'agisse d'une expédition avec lettre de voiture internationale directe à ou de Paris, ou de l'inscription pour une station-frontière française, on ne paiera que la moitié de la taxe du tarif pour les envois de grande ou de petite vitesse, soit à l'aller, soit au retour à la station expéditrice primitive.

Sur les lignes françaises, par contre, les taxes des tarifs directs et internes seront réduites de 25 % à l'aller et du 75 % au retour.

(Pour les exceptions, voyez au § 3.)

Sur les lignes françaises, les réductions ne seront accordées que sur les frais de transport proprement dits; les droits de gare, etc., ainsi que les frais accessoires autorisés, les droits ordinaires d'enregistrement et les taxes de timbres de l'état, compris dans les taxes du tarif, seront intégralement perçus. De même, sur les lignes non françaises, les frais accessoires prévus par les tarifs, ainsi que les débours faits pour certaines opérations spéciales seront perçus en entier.

§ 2. Dispositions réglementaires.

Seront applicables aux objets destinés à l'exposition, expédiés avec la lettre de voiture internationale, les dispositions de la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer et les dispositions réglementaires des unions des chemins de fer intéressés, notamment en ce qui concerne la responsabilité des chemins de fer pour perte totale ou partielle et avaries. Ces dispositions indiquent également les articles exclus de l'expédition avec lettre de voiture internationale directe et qui doivent, par conséquent, être inscrits de frontière à frontière à l'adresse de personnes intermédiaires.

Sont applicables aux articles expédiés à une station-frontière française et réexpédiés de ce point

zollfreie Wiedereinfuhr nach Deutschland gewahrt wird, und für die Rückbeförderung dieser Gegenstände, werden von den Eisenbahnverwaltungen die im § 1 angegebenen Frachtvergünstigungen bewilligt.

§ 1. Tarifermässigungen.

Auf den ausserfranzösischen Bahnen wird gleichviel, ob die Beförderung mit durchgehendem internationalen Frachtbriefe bis und von Paris oder Abfertigung auf eine französische Grenzstation erfolgt, die halbe tarifmässige Fracht für Eilgut oder Frachtgut sowohl auf dem Hinweg als auf dem Rückweg nach dem ursprünglichen Aufgabeort berechnet.

Auf den französischen Eisenbahnen werden dagegen die Frachtsatze der direkten und inneren französischen Tarife bei der Hinbeförderung um 25 % und bei der Rückbeförderung um 75 % ermässigt.

(Ausnahmen siehe unter § 3.)

Die Ermässigungen werden auf den französischen Eisenbahnen überall nur auf die reine Streckenfracht gewährt: die in die Frachtsätze eingerechneten Bahnhofs- u. s. w. Gebühren, sowie die genehmigten Nebengebühren, die gewöhnlichen Einregistrements-Gebühren und Staatsstempelabgaben werden unverkürzt erhoben. Ebenso werden auf den nichtfranzösischen Eisenbahnen die in den Tarifen vorgesehenen Nebengebühren und die Barauslagen für besondere Leistungen voll berechnet.

§ 2. Reglementarische Bestimmungen.

Auf die mit internationalen Frachtbriefen abgefertigten Ausstellungsgegenstände u. s. w. findet das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr nebst den reglementarischen Bestimmungen der in Betracht kommenden Tarifverbande Anwendung. Im besonderen bestimmt sich hiernach die Haftung der Eisenbahnen für Verlust, Minderung und Beschädigung. Dieselben ergeben auch, für welche Artikel eine Abfertigung mit direktem internationalen Frachtbriefe überhaupt ausgeschlossen ist, und daher Beförderung von Grenze zu Grenze an die Adresse von Mittelspersonen erfolgen muss.

Für die auf eine französische Grenzstation abgefertigten und von dort mit neuen Frachtbriefen

avec une nouvelle lettre de voiture, au départ de la station-frontière de passage et dans celle-ci, les dispositions des tarifs intérieurs des chemins de fer français pour le transport des objets destinés à l'exposition. L'application de ces tarifs dégage le chemin de fer de toute responsabilité pour retard dans la livraison, perte ou avarie.

§ 3. Dispositions spéciales concernant certains objets ci-après désignés[1]).

1° L'expédition directe à Paris et le renvoi d'objets d'art, tels que tableaux, statues, objets en bronze et d'antiquité, avec lettre de voiture directe internationale, ne sera admise qu'en trafic allemand-français via Belgique, conformément aux dispositions du supplément V du tarif franco-allemand via Belgique pour le transport des marchandises, Ire partie, division A.

L'expédition directe ne peut avoir lieu qu'en petite vitesse. Aucune réduction de tarif n'est accordée par les chemins de fer français.

Le § 1 sera applicable sur les parcours non français. L'expédition en grande vitesse et dans le trafic via l'Alsace-Lorraine, dans ce dernier trafic aussi les expéditions en petite vitesse ne peuvent avoir lieu avec lettre de voiture internationale que jusqu'aux stations-frontières belges-françaises et allemandes-françaises. La réexpédition au départ de ces points à Paris doit avoir lieu avec une nouvelle lettre de voiture.

Les mêmes dispositions s'appliquent au retour.

A l'aller, le tarif des chemins de fer français pour le transport d'objets destinés à l'exposition, sera appliqué en entier aux expéditions en grande vitesse: le retour sera gratuit jusqu'à la frontière. En ce qui concerne la responsabilité des chemins de fer français, voyez § 2, dernier alinéa.

Sur les lignes non françaises, les frais de transport seront réduits de moitié également pour les expéditions en grande vitesse, tant à l'aller que pour le retour. La responsabilité est réglée d'après les tarifs intérieurs et directs qui sont appliqués.

[1]) Avis important. Les dispositions contenues au § 3[1], alinéa 1 et 2, concernant l'expédition directe d'objets d'art ne seront applicables qu'au moment de la mise en vigueur dudit supplément V, qui sera ultérieurement annoncé.

weiterbeförderten Gegenstände gelten von der französischen Übergangsstation und bei dieser die Bestimmungen in den Lokaltarifen der französischen Eisenbahnen für Ausstellungsgüter. Eine Verantwortlichkeit für Lieferfristüberschreitung, Verlust oder Beschädigung wird nach diesen Tarifen nicht übernommen.

§ 3. Besondere Vorschriften für einzelne nachstehend benannte Güter.[1])

1. Für Kunstgegenstände wie Gemälde, Statuen, Gegenstände aus Erzguss und Antiquitäten ist eine direkte Beförderung nach und von Paris mit durchgehendem internationalem Frachtbriefe nur im deutsch-französischen Güterverkehr über Belgien nach Massgabe der Bestimmungen im Nachtrag V des französisch-deutschen Gütertarifs über Belgien, Teil I, Abteilung A, zugelassen.

Die direkte Abfertigung kann nur als Frachtgut erfolgen. Eine Frachtermässigung wird von den französischen Bahnen nicht gewährt.

Für die nichtfranzösischen Strecken kommt § 1 in Anwendung. Bei der Aufgabe als Eilgut und im Verkehr über Elsass-Lothringen, auch bei der Aufgabe als Frachtgut kann eine Abfertigung mit internationalem Frachtbrief nur bis zu den belgisch-französischen und deutsch-französischen Grenzpunkten stattfinden. Von dort hat die Weiterbeförderung nach Paris mit neuem Frachtbriefe zu geschehen.

Dasselbe gilt für die Rückbeförderung.

Bei der Aufgabe als Eilgut wird auf den französischen Eisenbahnen nach dem Tarif für Ausstellungsgüter bei der Hinbeförderung die volle Fracht erhoben; die Rückbeförderung erfolgt bis zur Grenze frachtfrei. Wegen der Haftung der französischen Eisenbahnen vergleiche § 2, letzter Absatz.

Auf den nichtfranzösischen Eisenbahnen wird auch bei Eilgut die halbe Fracht je für den Hin- und Rückweg berechnet. Die Haftung bestimmt sich nach den zur Anwendung kommenden inneren und direkten Tarifen.

[1]) *Zur Beachtung.* Die Bestimmungen im § 3[1], Absatz 1 und 2, die direkte Abfertigung von Kunstgegenständen betreffend, treten erst mit dem Zeitpunkte der Einführung des erwähnten Nachtrags V, welcher besonders bekannt gemacht wird, in Kraft.

2° Les masses indivisibles et les objets de dimensions extraordinaires bénéficient, sur les chemins de fer français, des mêmes faveurs de tarif que les objets ordinaires (§ 1), étant bien entendu que la réduction est accordée également pour les taxes supplémentaires prévues pour les poids dépassant 5000 kg.

3° Sont applicables, sur les chemins de fer français, aux animaux vivants les prix de transport et conditions des tarifs intérieurs pour le transport des objets destinés à l'exposition. Par conséquent, le tarif entier sera perçu à l'aller tandis que le retour à la station d'expédition sera gratuit.

La responsabilité est réglée d'après le § 2, dernier alinéa.

Les réductions prévues au § 1 s'appliquent aux transports sur les lignes non françaises.

L'inscription d'un envoi avec lettre de voiture internationale directe ne peut se faire que jusqu'à la station de frontière française.

§ 4. Conditions de transport.

Les réductions de tarif ci-dessus indiquées sont accordées aux conditions suivantes:

1° Pour les expéditions à destination de Paris.

L'expéditeur devra présenter une attestation du commissaire impérial délégué à l'exposition certifiant que les objets dont il s'agit sont destinés à l'exposition universelle. Les colis doivent porter une inscription indiquant leur destination pour l'exposition, et les lettres de voiture doivent également porter la mention que l'expédition se compose exclusivement d'objets destinés à l'exposition.

Les objets doivent être adressés à l'exposant destinataire et doivent être remis à ce dernier ou à son représentant autorisé à donner quittance. Outre l'adresse écrite lisiblement en langue française, les colis doivent porter des étiquettes qui seront remises aux exposants-destinataires par le commissaire de l'exposition; selon la destination de l'objet à exposer dans les palais de l'exposition situés dans les différentes sections, les colis doivent être munis de bandes transversales en

2. Für unteilbare Mengen und Gegenstände von aussergewöhnlichem Umfange finden dieselben Frachtvergünstigungen Anwendung wie für gewöhnliche Güter (§ 1), auf den französischen Eisenbahnen mit der Massgabe, dass die Ermässigung auch für die für Gewichte von über 5000 kg. vorgesehenen Frachtzuschlage zugestanden wird.

3. Für lebende Tiere gelten auf den französischen Eisenbahnen die Frachtsätze und Bedingungen der inneren Tarife für Ausstellungsgüter. Für den Hintransport sind hiernach die vollen Frachtsätze zu zahlen, während freier Rücktransport nach der Aufgabestation stattfindet.

Die Haftung regelt sich nach § 2, letzter Absatz.

Für die Beförderung auf den nichtfranzösischen Bahnen gelten die in § 1 vorgesehenen Ermässigungen.

Eine Abfertigung mit durchgehendem internationalen Frachtbriefe ist nur bis zur französischen Grenzstation zugelassen.

§ 4. Beförderungsbedingungen.

Die Gewährung der vorstehenden Frachtvergünstigungen ist an folgende Bedingungen geknüpft:

1. Für die Beförderung nach Paris.

Der Absender hat eine Bescheinigung des für die Ausstellung ernannten Reichskommissars beizubringen, dass die betreffenden Gegenstände für die Weltausstellung bestimmt sind. Die Güter sind mit einer Bezeichnung zu versehen, aus der ihre Bestimmung für die Ausstellung ersichtlich ist: auch müssen die Frachtbriefe den Vermerk enthalten, dass die Sendung durchweg aus Ausstellungsgut besteht.

Die Gegenstände sind an den Aussteller zu adressieren und von ihm oder seinem zur Quittungsleistung bevollmächtigten Vertreter in Empfang zu nehmen. Ausser dieser deutlich in französischer Sprache zu schreibenden Adresse müssen die Kolli Beklebzettel tragen, die den Ausstellern durch den Ausstellungskommissär überwiesen werden: sie tragen je nach der Bestimmung des Ausstellungsgutes für die einzelnen, auf getrennten Geländeabschnitten liegenden Ausstellungspalaste

couleurs différentes et porter une inscription correspondante (par exemple: Quai d'Orsay. Pav. — Champ de Mars, Palais de l'Electricité). Sur l'étiquette doivent être inscrits le numéro du certificat d'admission de l'exposant, d'après l'avis officiel par lequel son admission lui a été notifiée, et le nom de l'exposant écrit en caractères latins. Chaque colis doit porter deux étiquettes à deux côtés opposés; sur le milieu, le colis doit porter les lettres E. U., entourées d'un cercle fortement marqué au noir (par un trait de pinceau) (EU) — et l'indication du poids brut en kilogrammes. Le numéro du certificat d'admission doit également être mentionné sur la lettre de voiture.

L'expédition ne sera effectuée que contre paiement à l'avance des frais de transport et, dans le cas où l'objet est inscrit directement pour l'emplacement de l'exposition, y compris les frais pour le transport dans l'intérieur de la ville de Paris. (Comp. § 5.)

2° Pour le retour à la station expéditrice primitive.

Les marchandises devront être accompagnées du certificat de retour délivré par le commissaire impérial pour assurer la rentrée en franchise de douane en Allemagne. Ce certificat devra être présenté à la station de renvoi (Paris).

Les lettres de voiture devront porter la mention que l'expédition se compose exclusivement d'objets ayant figuré à l'exposition.

Le délai de remise au chemin de fer pour le renvoi des objets allemands et des objets étrangers transitant par le territoire de l'empire, est fixé au 1er juin 1901.

Le transport en retour ne peut se faire qu'en port dû. Sont également à ajouter aux frais de transport les frais d'un transport éventuel dans l'intérieur de la ville de Paris.

L'expéditeur devra présenter la lettre de voiture originale ayant servi pour le transport à l'aller. Le renvoi ne peut être fait qu'au signataire de la lettre de voiture originale établie pour le transport à l'aller. Les expéditions partielles sur présentation chaque fois renouvelée de la lettre de voiture originale sont interdites.

andersfarbige Querstreifen mit entsprechender Aufschrift (z. B.: Quai d'Orsai, Pav.-Champ de Mars, Palais de l'Electricité). In den Beklebezetteln ist die Nummer der Zulassungsbescheinigung vom Aussteller auf Grund der ihm amtlich erteilten Benachrichtigung über seine Zulassung sowie der Name des Ausstellers in lateinischer Schrift einzutragen. Jedes Kollo hat zwei Beklebezettel an zwei entgegengesetzten Seiten zu tragen: mitten auf dem Kollo müssen die Buchstaben E. U., umgeben von einem starken schwarzen Kreise (Pinselstrich) — (EU) — sowie das Bruttogewicht in Kilogramm angegeben sein. Die Nummer der Zulassungsbescheinigung ist auf dem Frachtbriefe ebenfalls zu vermerken.

Die Beförderung geschieht nur gegen Vorausbezahlung der Fracht und zwar einschliesslich der Gebühren für die Beförderung in der Stadt Paris, wenn das Gut direkt nach dem Ausstellungsgebiet abgefertigt wird. (Vgl. § 5.)

2. Für die Rückbeförderung nach dem früheren Aufgabeort.

Die Güter müssen von dem zur Sicherung des zollfreien Wiedereingangs nach Deutschland durch den Reichskommissär ausgefertigten Rücksendungsnachweis begleitet sein. Dieser Nachweis ist der Rücksendestation (Paris) vorzulegen.

Die Frachtbriefe müssen den Vermerk enthalten, dass die Sendung durchweg aus Ausstellungsgut besteht.

Die Aufgabefrist für die Rückbeförderung der deutschen und der durch das Reichsgebiet zu befördernden ausländischen Ausstellungsgegenstände wird auf den 1. Juni 1901 festgesetzt.

Die Rückbeförderung findet nur in Frachtüberweisung statt; auch hier kommen zur Fracht die Kosten der etwaigen Beförderung im Innern der Stadt Paris hinzu.

Der Absender hat den Originalfrachtbrief für den Hinweg vorzulegen. Die Rücksendung darf nur in einer Sendung an den Aussteller des Originalfrachtbriefes für den Hinweg erfolgen. Teilsendungen unter wiederholter Vorlage des Originalfrachtbriefes sind nicht gestattet.

Le renvoi de Paris à la station expéditrice primitive doit emprunter le même itinéraire que l'expédition a suivi à l'aller.

§ 5. Transport dans l'intérieur de la ville de Paris.

Le transport des objets pour l'exposition dans l'intérieur de la ville de Paris, de la gare d'arrivée au lieu de l'exposition, et retour, peut être fait, soit par l'exposant destinataire ou son fondé de pouvoirs, soit par les compagnies de chemins de fer.

Dans le premier cas, les marchandises devront être inscrites pour la station terminus à Paris, l'exposant se chargeant de l'enlèvement.

Dans le second cas, les compagnies de chemins de fer se chargeront du transport aux prix et conditions suivants:

a) *Prix de transport.*

Le prix de transport dans l'intérieur de la ville de Paris, y compris le chargement et le déchargement, même à l'aide d'une grue, s'élève à 10 fr. par tonne.

Le calcul des frais se fait par fraction de 10 kilogrammes, avec un minimum de perception de 1 franc.

b) *Responsabilité.*

Les compagnies de chemins de fer ne seront pas responsables, lors des transports dans l'intérieur de la ville de Paris, du dommage résultant d'un emballage défectueux ou des défauts inhérents à la nature des marchandises.

c) *Autres conditions.*

Les objets pesant isolément moins de 1200 kg seront transportés sur camion.

Les objets pesant isolément 1200 kg et au-dessus seront transportés sur le chemin de fer de ceinture (rive droite et rive gauche de la Seine) et sur les rails spécialement posés dans l'enceinte de l'exposition.

Des parties formant un ensemble, comme celles d'une machine, dont les unes pèsent plus, les autres moins de 1200 kg, seront réunies en un seul chargement et transportées par chemin de fer à l'exposition.

Les objets camionnés seront déchargés sur les routes pavées de l'exposition à un point aussi rap-

Die Rückbeförderung von Paris bis zu dem ursprünglichen Aufgabeort findet auf demselben Wege statt, den das Gut bei der Hinbeförderung genommen hat.

§ 5. Beförderung im Innern der Stadt Paris.

Die Beförderung der Ausstellungsgüter innerhalb der Stadt Paris von den Ankunftsbahnhöfen nach dem Ausstellungsplatz und zurück kann entweder durch die Aussteller oder deren Bevollmächtigte oder durch die Eisenbahn-Gesellschaften erfolgen.

Im ersteren Falle sind die Güter auf die Eisenbahnkopfstationen in Paris abzufertigen; für die Abfuhr hat der Aussteller selbst zu sorgen.

Im zweiten Falle besorgen die Eisenbahngesellschaften die Beförderung zu folgenden Preisen und Bedingungen:

a. *Beförderungspreis.*

Der Beförderungspreis in der Stadt Paris einschliesslich der Be- und Entladung, auch bei Benutzung des Krahns, beträgt durchweg Fr. 10 für die Tonne.

Die Berechnung erfolgt für je angefangene 10 kg mit einem Mindestsatze von Fr. 1.

b. *Haftung.*

Die Eisenbahn-Gesellschaften haften bei Ausführung der Beförderung innerhalb der Stadt Paris nicht für den Schaden, welcher aus mangelhafter Verpackung oder schlechter Beschaffenheit der Güter entsteht.

c. *Sonstige Bedingungen.*

Güter, welche einzeln weniger als 1200 kg wiegen, werden mit Rollwagen überführt.

Güter, welche einzeln 1200 kg und darüber wiegen, werden mit der Gürtelbahn (rechtes und linkes Seine-Ufer) und auf besonderen im Ausstellungsgebiet hergestellten Geleisen befördert.

Teile eines und desselben Ganzen wie die einer Maschine, von welchen die einen mehr, die anderen weniger als 1200 kg wiegen, werden zu einer Sendung vereinigt und mit der Eisenbahn zur Ausstellung gebracht.

Die mit Rollwagen beförderten Güter werden auf den bepflasterten Strassen der Ausstellung so

proché que possible de l'emplacement concédé à l'exposant, qui en prendra livraison à cet endroit. Le transport ultérieur, qui pourrait encore être nécessaire, doit être fait par les soins de l'exposant.

Si l'emploi d'une grue est nécessaire, le déchargement et la livraison auront lieu à la grue la plus rapprochée de l'emplacement définitif.

Les expéditions par wagons plombés par la douane sont livrées sur les rails de l'exposition, aux destinataires ou à leurs représentants, qui devront se charger du déchargement et de la répartition du contenu.

Les wagons non plombés seront transportés sur les lignes spéciales de l'exposition jusqu'à l'endroit le plus rapproché de leur destination définitive, où elles seront déchargées par les soins de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest à l'aide de grues mobiles mises à sa disposition par l'administration de l'exposition. Faute de ces grues, le déchargement se fait à l'aide de la grue fixe la plus rapprochée. Les objets transportés jusque dans l'intérieur de l'exposition par les compagnies de chemins de fer doivent être enlevés par les exposants ou leurs fondés de pouvoirs.

Si l'exposant ou son représentant autorisé à donner quittance n'est pas présent sur les lieux de l'exposition au moment de l'arrivée des objets, les compagnies de chemins de fer les feront immédiatement reconduire dans leurs gares ou dans un entrepôt public en percevant les frais ordinaires de camionnage et d'entrepôt.

nahe wie möglich an dem jedem Aussteller zugeteilten Raume entladen und sind von dem Aussteller an dieser Stelle in Empfang zu nehmen. Der etwa noch notwendige weitere Transport ist Sache des Ausstellers.

Wird die Verwendung eines Krans erforderlich, so findet Entladung und Ablieferung an dem dem endgültigen Bestimmungsplatze nächststehenden Kran statt.

Zollamtlich plombierte Wagenladungen werden auf den Geleisen der Ausstellung den Empfangern oder ihrern Vertretern zugestellt, welche für die Entladung und Verteilung des Inhalts zu sorgen haben.

Nicht plombierte Wagenladungen werden auf den besonderen Geleisen der Ausstellung bis zu dem ihrem Bestimmungsorte zunächst gelegenen Punkte befördert und dort von der Westbahn mittelst der von der Ausstellungsverwaltung zur Verfügung gestellten beweglichen Krane entladen. Beim Mangel an solchen geschieht die Entladung bei dem nächsten festen Kran. Die von den Eisenbahngesellschaften in das Innere der Ausstellung zugeführten Güter sind von den Ausstellern oder deren zur Quittungsleistung bevollmächtigten Vertretern in Empfang zu nehmen.

Ist der Aussteller oder sein Vertreter bei Ankunft des Gutes auf dem Ausstellungsgebiet nicht anwesend, so bringen die Eisenbahn-Gesellschaften die Güter unverzüglich entweder in ihre Bahnhöfe zurück oder in ein öffentliches Lagerhaus unter Berechnung der gewöhnlichen Roll- und Lagergebühren.

Heures de service des agents et employés des chemins de fer neerlandais.

Les heures de service des agents et employés des chemins de fer néerlandais sont fixées ainsi qu'il suit dans le § 113 de la loi portant réglementation du service et de l'utilisation des chemins de fer, du 9 avril 1875:

« Les heures de service des agents et employés des chemins de fer doivent être réglées de manière à laisser — sous réserve de circonstances imprévues — 8 heures de repos consécutives et totalement exemptes de service pendant la nuit, ou, en cas de service de nuit, 10 heures de repos pendant le jour. »

Die Dienstzeit der holländischen Eisenbahn-Beamten und -Bediensteten.

Die Dienstzeit der holländischen Eisenbahn-Beamten und -Bediensteten ist im § 113 des Gesetzes für die Regelung des Dienstes und den Gebrauch der Eisenbahnen vom 9. April 1875 geordnet wie folgt:

« Die Dienstzeit der Beamten und Bediensteten des Eisenbahndienstes wird so geregelt, dass diese, ausgenommen unvorhergesehene Vorkommnisse, während der Nacht 8 Stunden, und bei Nachtdienst während des Tages 10 Stunden ununterbrochen und vollständig dienstfrei sind. »

Cette disposition a été l'objet des modifications suivantes à la date de 9 février 1899:

« La durée du travail et du repos des agents et employés des chemins de fer chargés, soit du service actif, soit de la surveillance, est fixée ainsi qu'il suit, sous réserve toutefois de circonstances exceptionnelles:

a) Pour les employés et agents des stations, tels que: aiguilleurs, surveillants de signaux, surveillants de la voie, manœuvres, télégraphistes, dont le service serait fatigant d'après l'avis du ministre du commerce et de l'industrie;

1° la durée du travail ne doit pas dépasser 10 heures consécutives;

2° la durée totale du travail dans une même période de 24 heures ne doit pas être supérieure à 10 heures.

b) Pour tous les autres,

1° la durée du travail ne peut être de plus de 16 heures consécutives;

2° dans l'espace de 3 fois 24 heures, la durée totale du travail ne doit pas excéder 42 heures;

3° dans l'espace de 14 fois 24 heures, la durée totale du travail ne doit pas dépasser 168 heures.

c) Pour les employés et agents dénommés sous *a* et *b* la durée minimum de repos doit être de 10 heures entre deux services. Pendant ce temps ils doivent être totalement exempts de service et dégagés de toute préoccupation relative au service.

d) Outre cette durée de repos ininterrompue, il doit leur être accordé de courts repos pendant le travail, afin de leur permettre de prendre leurs repas.

On entend par durée de travail, l'espace de temps compris entre le moment où un employé ou agent doit être présent pour commencer son service et celui où il le quitte pour prendre le repos ininterrompu énuméré sous *c*: on entend par période de 24 heures, l'espace de temps compris de minuit à minuit. Ne sont pas rangées parmi les circonstances imprévues les circonstances et

Diese Bestimmung hat unterm 9. Februar 1899 folgende Abänderung erfahren:

« Die Dienst- und Ruhezeiten der Eisenbahn-Beamten und -Bediensteten, welche mit der Ausführung des Dienstes oder mit der Sorge für den Sicherheitsdienst betraut sind, werden, ausgenommen aussergewöhnliche Vorkommnisse, wie folgt geregelt:

a) Für Stationsbeamte und Bedienstete, als: Weichensteller, Signalwärter, Bahnwärter, Rangierer, Telegraphisten, deren Dienst nach dem Urteil des Ministers für Handel und Gewerbe ein anstrengender ist, soll

1. keine Dienstzeit mehr betragen wie 10 aufeinanderfolgende Stunden;

2. die Gesamtdienstzeit innerhalb 24 Stunden nicht mehr betragen wie 10 Stunden.

b) Für alle übrigen soll

1. keine Dienstzeit mehr betragen wie 16 aufeinanderfolgende Stunden;

2. in dem Zeitumfang von drei hintereinanderfolgenden 24 Stunden die Gesamtdauer der Dienstzeiten nicht mehr betragen wie 42 Stunden;

3. in dem Zeitumfang von 14 hintereinanderfolgenden 24 Stunden die Gesamtdauer der Dienstzeiten nicht mehr betragen wie 168 Stunden.

c) Für die unter *a* und *b* genannten Beamten und Bediensteten muss die Ruhezeit zwischen je zwei Dienstschichten mindestens 10 Stunden betragen. In dieser Zeit müssen sie vollständig dienstfrei und frei sein von jeder Sorge um den Dienst.

d) Ausser dieser ununterbrochenen Ruhezeit müssen während der Dienstdauer den Genannten diejenigen kurzen Pausen gewährt werden, welche sie zum Einnehmen der Mahlzeiten notwendig haben.

Unter Dienstzeit ist der Zeitraum zu verstehen, welcher zwischen dem Augenblicke liegt, in welchem der Beamte oder Bedienstete anwesend sein muss, um seinen Dienst zu beginnen und demjenigen, in welchem er seinen Dienst zum Antritt der unter *c* genannten, ununterbrochenen Ruhezeit verlassen kann: unter 24 Stunden wird der Zeitraum von Mitternacht zu Mitternacht verstanden. Unter unvorhergesehenen

obligations de service que les administrations de chemins de fer auraient pu prévoir.

Outre les périodes de repos énumérées sous *c* et *d*, tous les agents et employés ci-dessus désignés ont droit annuellement à 26 journées exemptes de service au minimum, dont 8 au moins doivent tomber sur un dimanche ou sur un jour férié chrétien. Si un agent ou employé fait partie d'une communauté d'église dont le jour de repos hebdomadaire est un jour autre que le dimanche, les 8 jours de congé précités doivent coïncider avec le jour de repos hebdomadaire choisi par sa communauté d'église.

La durée des journées exemptes de service isolées, doit être de 30 heures au moins; dans le cas où plusieurs journées exemptes de service se suivent de près, la durée de chacune d'elles, doit être de 24 heures au minimum.

Le ministre du commerce autorise des exceptions tant en ce qui concerne la fixation des heures de travail qu'au sujet des heures de repos des agents et employés des petites stations, points d'arrêt et postes de garde, de même que pour les agents et employés qui pendant la durée de leurs heures de service, ne sont pas occupés d'une manière continue. »

Vorkommnissen werden nicht solche Vorkommnisse und besondere Dienstverrichtungen verstanden, welche von den Eisenbahn-Verwaltungen hatten vorausgesehen werden können.

Ausser den unter *c* und *d* genannten Ruhezeiten müssen alle genannten Beamten und Bediensteten zum mindesten 26 dienstfreie Tage im Jahr erhalten, wovon mindestens 8 auf einen Sonntag oder einen allgemeinen christlichen Feiertag fallen müssen. Gehört ein Beamter oder Bediensteter einer Kirchengemeinschaft an, welche den wöchentlichen Ruhetag nicht am Sonntag feiert, dann müssen auf sein Verlangen die zuletzt genannten 8 dienstfreien Tage mit den Tagen, welche durch die betreffende Kirchengemeinschaft als wöchentliche Ruhetage betrachtet werden, zusammenfallen.

Die Dauer der dienstfreien Tage hat, wenn sie nicht ununterbrochen aufeinanderfolgen, mindestens 30 Stunden zu betragen; folgen einige der dienstfreien Zeiten aufeinander, dann muss die Dauer jeder dieser Zeiten mindestens 24 Stunden betragen.

Ausnahmen für Beamte und Bedienstete kleinerer Stationen, Haltestellen und Warteposten, wie auch für diejenigen Beamten und Bediensteten, welche während der Dauer ihrer Dienstzeit nicht ununterbrochen thätig sind, gestattet der Handelsminister, sowohl bezüglich der Festsetzung der Dienst- wie der Ruhezeiten.» (Deutsche Verkehrs-Blätter Nr. 45 S. 355.)

Comité ministériel chargé des questions de tarifs de chemins de fer en Autriche.

Il a été créé récemment au ministère des chemins de fer un comité consultatif pour les questions en matière de tarifs de chemins de fer qui intéressent également les autres ministères; les départements des finances, du commerce et de l'agriculture sont représentés dans ce comité par leurs conseillers rapporteurs. Ces derniers ont pour tâche, en vue d'un examen plus rapide des questions de tarifs de chemins de fer qui jusqu'alors se réglaient par correspondance entre les ministères intéressés, de discuter verbalement lesdites question et de présenter ensuite des propositions à leurs ministères. De la sorte, on a l'intention de faire discuter les vœux et projets formulés dans les différents ministères au sujet des tarifs des

Ministerialkomitee für Eisenbahntariffragen in Oesterreich.

Im Eisenbahnministerium wurde zur Vorberatung von Eisenbahntarifangelegenheiten, welche auch den Wirkungskreis anderer Ministerien berühren, kürzlich ein Ministerialkomitee eingesetzt, in welchem das Finanz-, Handels- und Ackerbauministerium durch ihre Referenten vertreten sind. Dem Komitee fällt die Aufgabe zu, jene eisenbahntarifarischen Fragen, die bisher auf schriftlichem Wege zwischen den beteiligten Ministerien behandelt wurden, auf dem abgekürzten Wege mündlicher Beratung zu begutachten und hiernach Anträge an die Ministerien zu stellen. Es ist beabsichtigt, auf diese Art die im Bereiche der einzelnen Ressorts bestehenden Wünsche und Anregungen bezüglich der Eisenbahntarife einer internen fachmännischen

chemins de fer par des délégués ministériels compétents, qui chercheront, pour chaque cas particulier, la solution la plus appropriée. En première ligne, on devra naturellement tenir compte de la situation économique-sociale du pays et de ses desiderata, notamment en ce qui concerne le vœu si généralement exprimé de développer le mouvement d'exportation, sans perdre de vue cependant qu'il est nécessaire, en présence des appels toujours croissants faits au trésor, de ne pas compromettre les recettes des chemins de fer de l'Etat. (Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen n° 87 p. 1420.)

Erörterung zu unterziehen und für die im einzelnen anzustrebenden Ausgleiche geeignete Grundlagen zu schaffen, welche den naturgemäss in erster Reihe stehenden volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten, insbesondere der allgemein erwünschten Ausfuhrförderung, gerecht werden, ohne andererseits die angesichts der fortwährend steigenden Anforderungen an den Staatsschatz unerlässliche Bedachtnahme auf den Ertrag der Staatsbahnen aus dem Auge zu verlieren. (Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 87 S. 1420.)

Paiement des frais de transport en cas d'insuffisance du montant versé ou déposé par l'expéditeur d'un envoi en port payé.

Le § 14 chiffre 3 (1) de la convention relatif au règlement de transport de l'union des administrations des chemins de fer allemands stipule, entre autre, « qu'en cas d'insuffisance du montant inscrit dans la note d'affranchissement, les frais non couverts devront être perçus du destinataire par la station d'arrivée ». Le comité chargé des affaires de trafic de marchandises dans l'union des administrations des chemins de fer allemands a, dans sa séance du 5/6 octobre 1899, décidé la suppression de cette disposition et son remplacement par la prescription suivante qui devra être ajoutée à titre de disposition additionnelle au § 50 du règlement d'exploitation de l'union, du 1er janvier 1893 (B. 1893 p. 86.):

« 3. Dans le cas d'insuffisance du montant versé ou déposé par l'expéditeur d'un envoi en port payé, les frais non couverts devront être perçus du destinataire par la station d'arrivée. Si l'insuffisance de l'affranchissement n'est constatée qu'après livraison de la marchandise et paiement de la lettre de voiture, la différence devra être réclamée de l'expéditeur. »

Les dispositions additionnelles au § 50, actuellement inscrites sous les chiffres 3 et 4, doivent en conséquence porter les chiffres 4 et 5. (Procès-verbal du comité, n° 66, des 5/6 octobre 1899.)

Zahlung der Fracht bei Unzulänglichkeit des vom Absender einer frankierten Sendung entrichteten oder hinterlegten Betrages.

Im Übereinkommen zum Betriebs-Reglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen ist — § 14, Ziffer 3 (1) — u. a. bestimmt, dass « bei Unzulänglichkeit des auf der Frankaturrechnung vermerkten Betrages die nicht gedeckten Gebühren seitens der Empfangsstation vom Empfänger zu erheben sind ». Der Ausschuss für Angelegenheiten des Güterverkehrs im Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen hat in seiner Sitzung vom 5./6. Oktober 1899 die Streichung dieser Bestimmung und den Ersatz derselben durch folgende Vorschrift beschlossen, welche als Zusatzbestimmung zu § 50 des Vereins-Betriebs-Reglements vom 1. Januar 1893 (Z. 1893 S. 79) neu einzuschalten ist:

« 3. Im Falle der Unzulänglichkeit des vom Absender einer frankierten Sendung entrichteten oder hinterlegten Betrages werden die nicht gedeckten Gebühren seitens der Bestimmungsstation von dem Empfänger erhoben. Wird dagegen die Unzulänglichkeit der Frankatur erst nach Auslieferung des Gutes und Einlösung des Frachtbriefes festgestellt, so ist für den Fehlbetrag der Absender in Anspruch zu nehmen. »

Die dermaligen Zusatzbestimmungen zu § 50, Ziffer 3 und 4, sind dementsprechend in Ziffer 4 und 5 umzunumerieren. (Protokoll des Ausschusses Nr. 66 vom 5./6. Oktober 1899.)

Taxe supplémentaire pour cause de fausse déclaration. Fixation de l'époque à laquelle cette taxe doit être appliquée.

Un service d'une administration hongroise était dans le doute de décider à quel moment il pouvait imposer une taxe supplémentaire, pour fausse déclaration, et de fixer le moment où un contrat de transport doit être considéré comme conclu: il se demandait si c'était au moment de la remise de la marchandise par l'expéditeur au chemin de fer, ou à l'instant où le chemin de fer constate la réception de la marchandise, ou enfin lorsque le chemin de fer fait apposer le timbre du jour de la station sur la lettre de voiture pour constater l'acceptation de la marchandise. A ce propos, la direction royale des chemins de fer de l'Etat hongrois a fait savoir ce qui suit à ses services: « Le contrat de transport, convention obligeant les deux parties, est conclu au moment où l'expéditeur, en remettant la marchandise et la lettre de voiture, fait la demande d'expédition et où le chemin de fer auquel est fait la remise, l'accepte en prenant effectivement possession de la marchandise et de la lettre de voiture. La formule d'acceptation et l'apposition du timbre du jour sur la lettre de voiture ne sont que des formalités de la conclusion du contrat [1]. » (Eisenbahntarif- und Verkehrs-Anzeiger n° 12 p. 171.)

Frachtzuschlag wegen unrichtiger Deklaration. Zeitpunkt für die Anrechnung desselben.

Im Bereiche einer ungarischen Verwaltung waren Zweifel darüber entstanden, welcher Zeitpunkt für die Bemessung eines Frachtzuschlages für unrichtige Deklaration in Betracht zu ziehen, beziehungsweise zu welchem Zeitpunkte ein Frachtvertrag als abgeschlossen zu betrachten sei: ob zur Zeit der Übergabe des Guts durch den Absender an die Eisenbahn, oder dann, wenn die Eisenbahn die Übernahme des Gutes bestätigt, oder schliesslich, wenn die Eisenbahn als Zeichen der Übernahme den Tagesstempel der Station auf den Frachtbrief aufgedrückt hat. Mit Bezug hierauf hat die Direktion der kgl. ungarischen Staatsbahnen ihren Organen Nachstehendes bekannt gegeben: « Der Frachtvertrag als zweiseitiges Rechtsgeschäft ist mit dem Zeitpunkte abgeschlossen, wo der Absender durch Übergabe des Gutes und des Frachtbriefes den Versandantrag stellt und das mit der Übernahme betraute Eisenbahnorgan durch thatsächliche Übernahme des Gutes und des Frachtbriefes denselben acceptierte. Die Übernahmsklausel und das Aufdrücken des Tagesstempels im Frachtbriefe ist nur eine Formsache des Vertragsabschlusses [1]. » (Eisenbahn-Tarif- und Verkehrs-Anzeiger Nr. 12 S. 171.)

Création d'une chaire pour l'enseignement supérieur en matières de chemins de fer à l'université de Turin.

Une chaire pour l'enseignement supérieur en matières de chemins de fer a été installée cet hiver à l'université de Turin et confiée à M. Ad. Rossi, ingénieur, précédemment membre du comité consultatif royal des chemins de fer à Rome, qui est un des hommes les plus compétents pour tout ce qui concerne les chemins de fer italiens. (Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen n° 63, p. 1070.)

Lehrstuhl für Eisenbahnkunde an der Hochschule von Turin.

An der Hochschule von Turin wurde mit Beginn des Winterhalbjahrs ein Lehrstuhl für Eisenbahnkunde errichtet: auf ihn wurde Ingenieur Adolf Rossi, ehemaliges Mitglied des königlichen Eisenbahnaufsichtsrates in Rom, einer der besten Kenner des italienischen Bahnwesens, berufen. (Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Nr. 63 S. 1070.)

Développement des chemins de fer russes jusqu'au 1er septembre 1899.

Pendant l'année 1898 et jusqu'au 1er septembre 1899, 3034 verstes (dont 2877 en 1898) de nou-

[1] Comp. Art. 8 de la convention internationale B, 1893 p. 5.

Entwicklung des russischen Eisenbahnwesens bis 1. September 1899.

Im Jahr 1898 und bis zum 1. September 1899 sind im europäischen und asiatischen Russland

[1] Zu vergleichen Art. 8 des Internationalen Uebereinkommens Z. 1893 S. 5.

velles lignes de chemins de fer ont été livrées à l'exploitation en Russie d'Europe et en Russie d'Asie, et 68 verstes dans le grand-duché de Finlande. Sur les lignes déjà existantes on a posé une double voie sur une longueur de 383 verstes et en Finlande sur 42 verstes. Le réseau des chemins de fer russes avait, à la date du 1er septembre 1899, une étendue totale de 44 157 verstes (dont 8162 à double voie), et dans le grand-duché de Finlande on comptait 2430 verstes (dont 62 à double voie). 8845 verstes de nouvelles lignes se trouvent actuellement en construction, et sur ce chiffre 2596 verstes sont déjà partiellement exploitées. Est également en voie d'exécution la construction du chemin de fer de la Chine occidentale (2523 verstes) et 329 verstes en Finlande. L'autorisation de construire a été accordée pour 2855 verstes. Ont été transportés, du 1er janvier au 1er septembre de cette année, 37 388 063 voyageurs (35 899 307 en 1898) et 3 055 629 milliers de pouds de marchandises (2 942 862 en 1898). Les recettes se sont élevées à 216 394 774 roubles (209 723 117 en 1898) et la recette d'une verste a été de 5809 roubles contre 5943 roubles pendant la période correspondante de l'année dernière, soit une diminution de 2,3 %. (Communication directe.)

Frais de construction du grand chemin de fer sibérien.

D'après les comptes établis, les frais de construction du chemin de fer de l'Oussouri (longueur 723 verstes) se sont élevés à 42 293 439 roubles, du chemin de fer de la Sibérie occidentale (1327 verstes) à 46 124 698 roubles, du chemin de fer de la Sibérie centrale (1805 verstes) à 102 000 000 roubles, du chemin de fer Irkoutsk-Baïkal (62 verstes) à 2 892 457 roubles, du bac sur le lac Baïkal à 3 200 000 roubles et du chemin de fer transbaïkal (1038 verstes) à 72 000 000 roubles. La longueur totale de ces lignes est de 4955 verstes et leur construction a coûté une somme de 268 510 549 roubles, soit 54 190 roubles en moyenne par verste. Deux lignes de jonction doivent encore être construites, l'une qui contournera le lac Baïkal et l'autre allant d'Otron en Chine. Les frais de construction de la première de ces lignes (280 verstes) doivent se monter à 38 millions de roubles et ceux de la seconde (347 verstes) à 29 000 000 roubles. (Comm. directe.)

3034 Werst (davon 2877 im Jahre 1898) und im Grossfürstentum Finnland 68 Werst Eisenbahnen für den Verkehr neu eröffnet worden. Zweite Geleise für schon bestehende Bahnen wurden 383 Werst und im Grossfürstentum Finnland 42 Werst gelegt. Insgesamt hatte das russische Schienennetz am 1. September 1899 eine Ausdehnung von 44 157 Werst (davon zweigeleisig 8162) und im Grossfürstentum Finnland 2430 Werst (davon 62 zweigeleisig). Im Bau begriffen sind zur Zeit 8845 Werst, wobei jedoch auf Strecken von insgesamt 2596 Werst schon ein temporärer Verkehr stattfindet. Ausserdem sind im Bau begriffen die chinesische Ostbahn (2523 Werst) und in Finnland 329 Werst. Zum Bau genehmigt sind 2855 Werst. Vom 1. Januar bis 1. September d. J. wurden Passagiere befördert: 37 388 063 (1898: 35 899 307), Frachtgut 3 055 629 Pudtausend (1898: 2 942 862). Die Einnahmen betrugen 216 394 774 Rubel (1898: 209 723 117) und die Wersteinnahmen 5809 gegen 5943 Rubel in derselben Zeit des Vorjahres, d. h. 2,3 % weniger. (Direkte Mitteilung.)

Die Baukosten der Grossen Sibirischen Eisenbahn.

Nach dem Kostenüberschlag kam der Bau der Ussuri-Eisenbahn (Länge 723 Werst) auf 42 293 439 Rubel, der Westsibirischen Bahn (1327 Werst) auf 46 124 698 Rubel, der Mittelsibirischen Bahn (1805 Werst) auf 102 000 000 Rubel, der Irkutsk-Baikal-Bahn (62 Werst) auf 2 892 457 Rubel, der Fähre über den Baikal-See auf 3 200 000 Rubel und der Transbaikal-Bahn (1038 Werst) auf 72 000 000 Rubel zu stehen. Insgesamt beträgt die Länge dieser Linien 4955 Werst und beziffern sich die Kosten auf 268 510 549 Rubel, per Werst durchschnittlich auf 54 190 Rubel. Zur Ausführung kommen ferner noch zwei Verbindungslinien, eine, die um den Baikal-See herumführt, und die Onon-Chinesische; der Bau der ersteren Linie (280 Werst) ist auf 38 Millionen und derjenige der letzteren (347 Werst) auf 29 Millionen Rubel veranschlagt. (Direkte Mitteilung.)

Importation de chiffons en Russie.

Par circulaire du 17 juin 1899, le département des douanes russes, pour parer à toute infection, a prescrit à nouveau la désinfection obligatoire des chiffons importés de l'étranger (pression à vapeur de $^1/_2$ à $^2/_3$ d'atmosphère — 110 à 115° C.). Tous les frais résultant de cette formalité sont à la charge du destinataire. Les chiffons non en laine, destinés à la fabrication du papier et accompagnés d'une attestation relative au but qu'ils doivent remplir, peuvent être, par contre, introduits aux mêmes conditions que précédemment sous réserve de l'autorisation de l'inspection russe des fabriques. (Feuille officielle suisse du commerce n° 362.)

Lumpeneinfuhr in Russland.

Durch ein Cirkular des russischen Zolldepartements vom 17. Juni 1899 ist bekannt gegeben worden, dass zur Verhütung von Ansteckung die obligatorische Desinfektion für aus dem Ausland kommende Lumpen (Dampfpression von $^1/_2$ bis $^2/_3$ Atmosphären und 110—115° C.), unter Belastung des Empfängers mit allen bezüglichen Kosten, wieder eingeführt worden ist. Indessen können nichtwollene Lumpen, die zur Papierfabrikation bestimmt sind, auf Grund einer Bestätigung dieser Zweckbestimmung durch die betreffende russische Fabrikinspektion unter den bisherigen Bedingungen eingeführt werden. (Schweizerisches Handelsamtsblatt Nr. 362.)

Voiture-école pour le personnel des trains en Amérique.

Les chemins de fer de l'Amérique du Nord, comme ceux d'autres pays, se sont constamment préoccupés avec une sollicitude spéciale de l'instruction du personnel des trains dans le maniement des appareils de sûreté. Le chemin de fer Cleveland-Chicago et St-Louis a fait construire un grand wagon spécial destiné à servir de voiture-école pour enseigner au personnel le mecanisme des systèmes de freinage. La voiture qui est munie de tous les appareils du frein à air comprimé et du frein normal, porte aussi d'autres appareils destinés à rendre plus compréhensible la démonstration du freinage, de sorte que l'ingénieur-instructeur peut expliquer aux employés novices, d'une manière en même temps théorique et pratique, tous les détails des installations qui sont de grandeur naturelle et de dimensions proportionnées. Dans la même voiture se trouvent également les installations pour le chauffage à vapeur, l'éclairage, la ventilation, etc. La voiture a une longueur de 16 m et est divisée au milieu par une cloison en deux compartiments, dont l'un sert de bureau et de chambre à coucher et l'autre de salle d'étude. Sur le devant de la voiture se trouvent un local avec atelier, une petite chaudière placée debout et une petite pompe à air qui fournit l'air comprimé pour le frein. Dans la salle d'étude il y a de nombreux modèles de soupapes à vapeur et à freinage, et de plus un injecteur pour l'entretien de la chaudière de la

Instruktionswagen für das Zugspersonal in Amerika.

Der Ausbildung des Betriebspersonals der Eisenbahnen in der Handhabung der Sicherungsanlagen ist auch seitens der nordamerikanischen Eisenbahnen stets besondere Fürsorge gewidmet worden. Die Cleveland-Chicago- und St. Louis-Eisenbahn hat einen eigenen grossen Wagen gebaut, der als Instruktionsmittel zur Erklärung des Bremsmechanismus für das Personal bestimmt ist. Der Wagen ist mit allen Apparaten der Luftdruckbremse und der Normalbremse ausgestattet und enthalt noch weitere Lehrmittel zum besseren Verstandnisse des Bremsvorganges, so dass dem einzuschulenden Personal unter Leitung eines vortragenden Ingenieurs theoretisch und praktisch alle Einzelheiten der Vorrichtungen in natürlicher Grösse und richtigen Verhaltnissen zur Anschauung vorgeführt wird. Ausserdem befinden sich in diesem Wagen die Anlagen für die Dampfheizung, Beleuchtung, Ventilation u. s. w. Der Wagen ist 16 m lang und durch eine Mittelwand in zwei Abteilungen geschieden; die eine Abteilung dient als Kanzlei und als Schlafraum, die andere bildet den Lehrsaal. An der Stirnseite des Wagens befindet sich ein Gelass für eine Werkstatte, ein kleiner stehender Dampfkessel und eine Luftpumpe, welche die Pressluft für die Bremse liefert. Im Lehrsaal sind eine Menge Modelle von Dampf- und Bremsventilen vorhanden, ferner ein Injektor für die Speisung des Lokomotivkessels, ein Modell eines

locomotive, le modèle d'un appareil pour la projection du sable et le modèle d'une pompe à air. Des dessins et des illustrations de diverses installations servent aux premières leçons. Les freins à l'extérieur de la voiture destinés au freinage normal pendant la marche du train, ainsi que les installations de chauffage et d'éclairage sont en communication avec les appareils qui sont installés à l'intérieur de la voiture. Le nombre des élèves est généralement de douze; les employés des trains ne sont admis dans le service que lorsqu'ils ont régulièrement suivi les cours pratiques. (Oesterr. Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt, Nr. 116 S. 2107.)

Sandstreuapparates und ein Modell einer Luftpumpe. Zeichnungen und schematische Darstellung verschiedener Anlagen dienen zum Verständnisse für die ersten Unterrichtsstunden. Die an der Aussenseite des Wagens angebrachten Bremsapparate zum normalmässigen Bremsen während der Fahrt, sowie die Heizanlagen und die Beleuchtung stehen mit den im Innern des Wagens befindlichen Apparaten in Verbindung. Gewöhnlich nehmen zwölf Hörer an dem Unterricht teil und es wird die Aufnahme von Zugsbeamten von dem Besuche des praktischen Lehrkurses abhängig gemacht. (Oesterr. Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 116 S. 2107.)

Bibliographie.

Loi générale des chemins de fer russes du 12 juin 1895 avec les adjonctions et interprétations relatives aux différents articles de cette loi.

L'office central a annoncé dans le Bulletin pour le mois de janvier 1899 (p. 16), qu'il avait l'intention de publier une traduction en langues allemande et française de la loi ci-dessus désignée, avec les nombreuses adjonctions et interprétations qui y sont relatives, d'après le recueil le plus récent rédigé par M. N. L. Brühl, à St-Pétersbourg. Les administrations de chemins de fer aussi avaient été invitées à souscrire à l'abonnement de cette traduction, mais l'édition française a été si peu demandée que l'office central a été obligé de renoncer à sa publication. Pour l'édition allemande, par contre, les abonnements s'annoncent comme devant atteindre un chiffre relativement élevé, et en nous prêtant leur utile concours les administrations de chemins de fer ont témoigné du vif intérêt qu'elles prennent à sa publication; l'office central a donc cru pouvoir se hasarder à mettre au moins cette partie de son projet à exécution.

L'office central sera informé des autres adjonctions et interprétations qui seront promulguées dans l'avenir et aura soin de les publier dans le Bulletin des transports internationaux par chemins de fer.

Bücherschau.

Allgemeines Gesetz für die Russischen Eisenbahnen vom 12. Juni 1885 mit den auf die einzelnen Artikel desselben bezüglichen Ergänzungen und Erläuterungen.

Im Januarheft 1899 dieser Zeitschrift (S. 16) hat das Central-Amt darauf aufmerksam gemacht, dass die Ausgabe einer neuen Übersetzung in deutscher und französischer Sprache des bezeichneten Gesetzes und der zahlreichen darauf bezüglichen Ergänzungen und Erläuterungen auf Grund der neuesten, von N. L. Brühl in St. Petersburg bearbeiteten Sammlung beabsichtigt sei. Es sind auch die Eisenbahnverwaltungen zum Abonnement auf die Übersetzung eingeladen worden, für die französische Ausgabe war aber die Nachfrage so gering, dass das Amt auf die Erstellung desselben verzichten musste. Dagegen sind verhältnismässig zahlreiche Abonnemente auf die deutsche Übersetzung angemeldet worden und hat sich für die Erstellung dieser auch sonst im Kreise der Eisenbahnverwaltungen ein lebhaftes Interesse gezeigt, so dass das Central-Amt es wagen durfte, wenigstens in dieser Richtung seine Absicht zur Ausführung zu bringen.

Dem Central-Amt ist die Mitteilung der weiter eintretenden Ergänzungen und Erläuterungen zugesichert und es werden diese in der Zeitschrift für den Internationalen Eisenbahntransport publiziert werden.

Il se réserve de faire suivre, sous forme d'annexe à la loi générale et aux adjonctions et interprétations y relatives, un certain nombre des prescriptions spéciales qui se trouvent reproduites dans la deuxième et la troisième partie de l'ouvrage de M. Brühl, et parmi lesquelles les dispositions concernant les tarifs ne manqueront pas, sans doute, d'intéresser un grand nombre de lecteurs.

On peut se procurer le texte de la traduction allemande, moyennant la somme de 3 marcs ou 3 fr. 75, en s'adressant à l'office central des transports internationaux par chemins de fer à Berne.

Dasselbe behält sich vor, als Anhang zu dem Allgemeinen Gesetz und den dazu gehörenden Ergänzungen und Erläuterungen eine Anzahl der Specialvorschriften folgen zu lassen, welche im zweiten und dritten Teil des Brühl'schen Werkes abgedruckt sind, und von denen insbesondere die tarifrechtlichen Bestimmungen weitere Kreise interessieren mögen.

Die deutsche Übersetzung ist zu 3 Mark = 3 Fr. 75 Cts. bei dem Central-Amte für den Internationalen Eisenbahntransport in Bern zu beziehen.

Nouveaux tarifs et suppléments de tarifs pour le transport des marchandises

auquel s'applique la convention internationale.

Trafic Belge-Sud-Ouest Allemand. (A. g.: direction impériale générale des chemins de fer d'Alsace-Lorraine à Strasbourg.)

IIe partie. Fascicule 2b du 1er janvier 1895.

IIe supplément, valable depuis le 1er août 1899: modification aux taxes de grande vitesse et de celles pour les colis isolés en petite vitesse — admission des stations de La Sambre (raccordement de la Société La Métallurgique) et Mouscron (station) dans le trafic direct — modification des taxes pour les stations d'Acoz (fourneaux), Acoz (station), Bastogne (Sud), Beveren (Waes), Bouffioulx (station), Chimay, Couvin (station), Dinant, Doische, Givet, Mariembourg, Merlemont, Momignies (frontière), Philippeville, Romedenne-Surice, Sibret, Sysseele, Vierves (station) et Walcourt — tarif exceptionnel no 8 pour le transport des superphosphates — autres modifications et additions au tarif.

IIe partie. Fascicule 3b du 1er janvier 1895.

IIe supplément, valable depuis le 1er août 1899: modification aux taxes de grande vitesse et de celles pour les colis isolés en petite vitesse — admission de La Sambre (raccordement de la Société La Métallurgique), Lommel (station) et Mouscron (station) stations des chemins de fer

Neue Tarife und Tarif-Nachträge für den Eisenbahn-Güterverkehr,

auf welchen das Internationale Uebereinkommen Anwendung findet.

Belgisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. (G. V. kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in Strassburg.)

Teil II. Heft 2b vom 1. Januar 1895.

Nachtrag II, gültig vom 1. August 1899: Änderung der Eil- und Stückgutsätze — Aufnahme der Stationen La Sambre (Raccordement de la Société La Métallurgique) und Mouscron (Station) in den direkten Verkehr — Änderung der Sätze für die Stationen Acoz (Fourneaux), Acoz (Station), Bastogne (Süd), Beveren (Waes), Bouffioulx (Station), Chimay, Couvin (Station), Dinant, Doische, Givet, Mariembourg, Merlemont, Momignies (Grenze), Philippeville, Romedenne-Surice, Sibret, Sysseele, Vierves (Station) und Walcourt — Ausnahmetarif Nr. 8 für Superphosphat — sonstige Änderungen und Ergänzungen des Tarifs

Teil II. Heft 3b vom 1. Januar 1895.

Nachtrag II, gültig vom 1. August 1899: Änderung der Eil- und Stückgutsätze — Aufnahme der Stationen La Sambre (Raccordement de la Société La Métallurgique), Lommel (Station) und Mouscron (Station) der belgischen Staatsbahn und der Stationen Avolsheim, Goxweiler, Meisenthal,

de l'Etat belge et d'Avolsheim, Goxweiler, Meisenthal, Münzthal-St. Louis et Ostheim-Beblenheim, stations des chemins de fer impériaux d'Alsace-Lorraine dans le trafic direct — modification des taxes pour les stations d'Acoz (fourneaux), Acoz (station), Beveren (Waes), Bouffioulx (station), Chimay, Couvin (station), Dinant, Doische, Givet, Mariembourg, Merlemont, Momignies (frontière), Philippeville, Romedenne-Surice, Vierves (station) et Walcourt — modification des taxes pour Audun-le-Tiche — modification à la nomenclature des marchandises des tarifs exceptionnels n° 5 et n° 6 — admission des stations de Huy Sud (Marchin), Louvain (bassin) et Louvain (station) dans le tarif exceptionnel n° 7 — admission de la station d'Aywaille dans le tarif exceptionnel n° 8 — nouveaux tarifs exceptionnels n° 9 (goudron de houille), n° 10 scories de hauts fourneaux non destinées à l'extraction du fer, n° 11 (pâte de bois et cellulose pour l'exportation en Belgique) et n° 12 superphosphates — rectifications au tarif.

Münzthal-St. Louis und Ostheim-Beblenheim der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in den direkten Verkehr — Änderung der Sätze für die Stationen Acoz (Fourneaux), Acoz (Station), Beveren (Waes), Bouffioulx (Station), Chimay, Couvin (Station), Dinant, Doische, Givet, Mariembourg, Merlemont, Momignies (Grenze), Philippeville, Romedenne-Surice, Vierves (Station) und Walcourt — Änderung der Sätze für Deutsch-Oth — Änderung des Warenverzeichnisses zum Ausnahmetarif Nr. 5 und Nr. 6 — Aufnahme der Stationen Huy Süd (Marchin), Loewen (Bassin) und Loewen (Station) in den Ausnahmetarif Nr. 7 — Aufnahme der Station Aywaille in den Ausnahmetarif Nr. 8 — neue Ausnahmetarife Nr. 9 für Steinkohlenteer, Nr. 10 für nicht zum Verhütten bestimmte Hochofenschlacken, Nr. 11 für Holzstoff und Holzzellstoff zur Ausfuhr nach Belgien und Nr. 12 für Superphosphat. Berichtigungen des Tarifs.

Union Allemande-Danoise. (A. g.: direction royale à Altona.)

Tarif exceptionnel, valable depuis le 1er août 1899: pour le transport des houilles, cokes de houille (à l'exception des cokes à gaz), briquettes de charbon, lignites et briquettes de lignite en provenance des bassins de la Ruhr et de la Wurm et des stations d'expédition de lignite des directions royales à Berlin, Cassel, Erfurt, Halle, Cologne et Magdebourg, de même que de celles du chemin de fer Zschipkau-Finsterwald à destination de stations des chemins de fer du Danemark.

Ce tarif annule et remplace le tarif exceptionnel du 10 juin 1898.

Deutsch-Dänischer Eisenbahn-Verband. (G. V.: königl. Eisenbahndirektion in Altona.)

Ausnahmetarif, gültig vom 1. August 1899: für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlencoaks (ausgenommen Gascoaks), Steinkohlenbriquettes, Braunkohlen und Braunkohlenbriquettes aus dem Ruhr- und Wurmgebiet und von den Braunkohlen-Versandstationen der Direktionsbezirke Berlin, Cassel, Erfurt, Halle, Köln und Magdeburg, sowie der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn nach Stationen der Dänischen Bahnen.

Hierdurch wird der Ausnahmetarif vom 10. Juni 1898 aufgehoben und ersetzt.

Union Franco-Allemande (trafic avec et par l'Alsace-Lorraine). (A. g.: direction impériale générale des chemins de fer d'Alsace-Lorraine à Strasbourg.)

Partie I B du 1er janvier 1899.

1er supplément, valable depuis le 15 juillet 1899: modifications aux prescriptions générales de tarif — modifications à la classification des marchandises.

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen). (G. V.: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in Strassburg.)

Teil I B vom 1. Januar 1899.

Nachtrag I, gültig vom 15. Juli 1899: Änderungen der allgemeinen Tarifvorschriften — Änderungen der Güterklassifikation.

IIe supplément, valable depuis le 15 septembre 1899: modifications à la classification des marchandises.

Partie IIa. Fascicule 1 du 1er mai 1895.

VIIIe supplément, valable depuis le 1er juillet 1899: taxes pour Wolfach.

Partie IIa. Fascicule 2 du 1er mai 1895.

VIIe supplément, valable depuis le 1er juillet 1899: nouvelles taxes pour Kirchheim s. T. et Schramberg — admission de la station de Riedlingen dans le tableau des distances kilométriques.

Partie IIa Fascicule 3 du 1er mai 1895.

Xe supplément, valable depuis le 10 juillet 1899: taxes pour le transport du kaolin.

Partie IIa. Fascicule 10 du 1er mai 1895.

IIIe supplément, valable depuis le 1er juillet 1899: taxes pour Darmstadt, gare du Sud (Bessungen).

Partie IIa. Fascicule 11 du 1er mai 1895.

IVe supplément, valable depuis le 1er juillet 1899: nouvelles taxes pour Weisenau.

Partie II B du 1er août 1895.

IIIe supplément, valable depuis le 15 juillet 1899: tarif pour le transport de marchandises de toute espèce — tarif spécial n° 23 et n° 24 — taxes kilométriques pour les barèmes 4bis, Abis et tarif spécial 23, § 2 — autres modifications au tarif.

Tarif exceptionnel du 1er décembre 1898 pour le transport de bois du centre de l'Europe, de pâte de bois et de cellulose de bois, de pâte de paille et de cellulose de paille.

Annexe II, valable depuis le 15 juin 1899: différentes modifications et additions au tarif.

Nachtrag II, gültig vom 15. September 1899: Änderungen in der Güterklassifikation.

Teil IIa. Heft 1 vom 1. Mai 1895.

Nachtrag VIII, gültig vom 1. Juli 1899: Frachtsätze für Wolfach.

Teil IIa. Heft 2 vom 1. Mai 1895.

Nachtrag VII, gültig vom 1. Juli 1899: neue Frachtsätze für Kirchheim u. T. und Schramberg — Aufnahme der Station Riedlingen in den Kilometerzeiger.

Teil IIa. Heft 3 vom 1. Mai 1895.

Nachtrag X, gültig vom 10. Juli 1899: Frachtsätze für Kaolin.

Teil IIa. Heft 10 vom 1. Mai 1895.

Nachtrag III, gültig vom 1. Juli 1899: Frachtsätze für Darmstadt-Südbahnhof (Bessungen).

Teil IIa. Heft 11 vom 1. Mai 1895.

Nachtrag IV, gültig vom 1. Juli 1899: neue Frachtsätze für Weisenau.

Teil II B vom 1. August 1898.

Nachtrag III, gültig vom 15. Juli 1899: Tarif für Waren aller Art — Special-Tarif Nr. 23 und 24 — Kilometer-Tariftabellen für die Barèmes 4bis, Abis und Sp.-T. 23 § 2 — sonstige Änderungen des Tarifs.

Ausnahmetarif vom 1. Dezember 1898 für die Beförderung von mitteleuropäischem Holz, Holzstoff und Holzzellstoff, Strohstoff und Strohzellstoff.

Nachtrag II, gültig vom 15. Juni 1899: verschiedene Änderungen und Ergänzungen des Tarifs.

Trafics Allemands-Luxembourgeois. (A. g.: direction générale des chemins de fer impériaux d'Alsace-Lorraine à Strasbourg.)

Ire partie du 1er avril 1898.

Ier supplément, valable depuis le 10 juillet 1899: addition au règlement — modifications et additions aux dispositions additionnelles.

Deutsch-Luxemburgische Verkehre. (G. V.: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in Strassburg.)

Teil I vom 1. April 1898.

Nachtrag I, gültig vom 10. Juli 1899: Ergänzung des Reglements — Änderungen und Ergänzungen der zusätzlichen Bestimmungen.

Trafic Allemand-Prince Henri. (A. g.: direction générale des chemins de fer impériaux d'Alsace-Lorraine à Strasbourg.)

Verkehr Deutschland - Prinz Heinrich - Bahn. (G. V.: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in Strassburg.)

IIe partie. 1er livret du 1er mai 1895.

VIIe supplément, valable depuis le 15 juillet 1899: addition aux dispositions préliminaires — nouvelle dénomination de station — suppression de taxes — taxes de soudure modifiées au départ de la station de Mulhouse Nord — addition et modification à apporter au VIe supplément — addition au fascicule B.

IIe partie. Fascicule 2 du 1er août 1898.

Ier supplément, valable depuis le 10 août 1899: modification aux dispositions préliminaires — taxes de soudure pour les stations de Cologne-Bonnthor, Cologne grande vitesse et Welldorf — suppression de taxes — rectification à apporter au tarif.

Tarif exceptionnel n° 11 du 10 juillet 1898.

Ier supplément, valable depuis le 15 juillet 1899: modification à apporter au tarif — taxes directes pour Rodange frontière française — taxes pour les stations du chemin de fer Eisern-Siegen — avis concernant la station de Hœrde-Hacheney.

Trafic des marchandises Alsace-Lorraine-Luxembourgeois-Bavarois. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Bavière à Munich.)

IIe partie du 1er juillet 1895.

VIe supplément, valable depuis le 1er août 1899: modifications aux prescriptions spéciales pour l'application des tarifs — modifications et additions au tableau des distances kilométriques et aux barèmes — autres modifications et rectifications au tarif.

Trafic Wurtembergeois-Alsace-Lorraine-Luxembourgeois. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Wurtemberg à Stuttgart.)

Tarif pour le transport des dépouilles mortelles, des animaux vivants et des véhicules.

IIe partie du 1er juin 1896.

IIe supplément, valable depuis le 1er octobre 1897: additions au tableau des distances kilométriques.

IIIe supplément, valable depuis le 1er août 1899: additions au tableau des distances kilométriques et rectifications au tarif.

Teil II. Heft 1 vom 1. Mai 1895.

Nachtrag VII, gültig vom 15. Juli 1899: Ergänzung der Vorbemerkungen — anderweite Stationsbenennung — Aufhebung von Frachtsätzen — anderweite Schnittfrachtsätze für die Station Mülhausen Nord — Änderung und Ergänzung zum Nachtrag VI — Ergänzung zu Abteilung D.

Teil II. Heft 2 vom 1. August 1898.

Nachtrag I, gültig vom 10. August 1899: Änderung der Vorbemerkungen — Schnittsätze für die Stationen Köln Bonnthor, Köln Eilgutabfertigung und Welldorf — Aufhebung von Frachtsätzen — Berichtigung des Tarifs.

Ausnahmetarif Nr. 11 vom 10. Juli 1898.

Nachtrag I, gültig vom 15. Juli 1899: Abanderung des Tarifs — Frachtsätze für Rodingen französische Grenze — Frachtsätze für Stationen der Eisern-Siegener Eisenbahn — Nachricht betreffend die Station Hörde-Hacheney.

Elsass-Lothringisch-Luxemburgisch-Bayerischer Güterverkehr. (G. V.: Generaldirektion der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen in München.)

Teil II vom 1. Juli 1895.

Nachtrag VI, gültig vom 1. August 1899: Änderungen der besonderen Tarifvorschriften — Änderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Tariftabellen — sonstige Änderungen und Berichtigungen des Tarifs.

Württembergisch-Elsass-Lothringisch-Luxemburgischer Verkehr. (G. V.: Generaldirektion der königl. Württembergischen Staatseisenbahnen in Stuttgart.)

Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Tieren und Fahrzeugen.

Teil II vom 1. Juni 1896.

Nachtrag II, gültig vom 1. Oktober 1897: Ergänzungen des Kilometerzeigers.

Nachtrag III, gültig vom 1. August 1899: Ergänzungen des Kilometerzeigers und Berichtigungen des Tarifs.

Union Wurtembergeoise-Sud-Ouest Allemande. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Wurtemberg à Stuttgart.)

Fascicule 2 du 1er mars 1899.

Ier supplément, valable depuis le 10 juillet 1899: modifications et additions aux remarques préliminaires — distances pour les stations wurtembergeoises de Kirchheim s. Teck et Oethlingen — nouvelles dispositions et taxes applicables au trafic avec Mulhouse, station des chemins de fer d'Alsace-Lorraine — modification aux taxes de soudure du tarif exceptionnel n° 1b — rectification au tarif.

IIe supplément, valable depuis le 1er septembre 1899: modifications et additions aux remarques préliminaires — introduction des stations alsaciennes-lorraines d'Aue et Wanzel dans le tarif — distances pour les stations de chemins de fer privés wurtembergeois de Bernhausen, Degerloch, Echterdingen, Mœhringen s. l. Fildern, Neuhausen, s. l. Fildern et Plieningen-Hohenheim — modification et addition aux tarifs exceptionnels.

Württembergisch-Südwestdeutscher Eisenbahn-Verband. (G. V.: Generaldirektion der königl. Württembergischen Staatseisenbahnen in Stuttgart.)

2. Heft vom 1. März 1899.

Nachtrag I, gültig vom 10. Juli 1899: Änderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen — Entfernungen für die württembergischen Stationen Kirchheim u. Teck und Öthlingen — neue Bestimmungen und Frachtsätze für den Verkehr mit Station Mülhausen der Reichseisenbahnen — Änderung von Schnittfrachtsätzen des Ausnahme-Tarifs Nr. 1b — Berichtigung des Tarifs.

Nachtrag II, gültig vom 1. September 1899: Änderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen — Einbeziehung der elsass-lothringischen Stationen Aue und Wanzel in den Tarif — Entfernungen für die württembergischen Privatbahnstationen Bernhausen, Degerloch, Echterdingen, Möhringen a. d. Fildern, Neuhausen a. d. Fildern und Plieningen-Hohenheim — Änderung und Ergänzung der Ausnahmetarife.

Trafic Rhénan-Westphalien-Néerlandais. (A. g.: direction royale à Cologne.)

Tarifs exceptionnels (A et B) du 1er avril 1897 pour le transport des lignites et briquettes de lignite.

IIe supplément, valable depuis le 1er août 1899: admission de Bedbourg, station de la direction royale à Cologne, dans le trafic — nouvelles taxes pour le trafic avec Bæxem-Heythuysen, Beek-Elsloo, Budel, Bunde, Echt, Eysden, Gronsweld, Hælen, Maasbracht, Maestricht, Meersen, Melick-Herkenbosch, Ruremonde, Simpelfeld, Susteren, Fauquemont, Vlodrop, Weert et Wylré-Gulpen, stations des chemins de fer de l'Etat néerlandais — admission de Bobeldyk, Breedevoort et Obdam, stations du chemin de fer Hollandais dans le trafic.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Verkehr. (G. V.: königl. Eisenbahndirektion in Köln.)

Ausnahmetarife (A u. B) vom 1. April 1897: für die Beförderung von Braunkoklen und Braunkohlenbriquettes.

Nachtrag II, gültig vom 1. August 1899: Aufnahme der Station Bedburg des Direktionsbezirks Köln in den Verkehr — anderweite Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Baexem-Heythuysen, Beek-Elsloo, Budel, Bunde, Echt, Eysden, Gronsveld, Haelen, Maasbracht, Maestricht, Meersen, Melick-Herkenbosch, Roermond, Simpelveld, Susteren, Valkenburg, Vlodrop, Weert und Wylré-Gulpen der Niederländischen Staatsbahn — Aufnahme der Stationen Bobeldyk, Breedevoort und Obdam der Hollandischen Eisenbahn in den Verkehr.

Trafic des houilles Bohême-Nord Allemand. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Saxe à Dresde.)

Tarifs du 1er novembre 1896.

IXe supplément, valable depuis le 1er août 1899: addition à l'avant-propos — suppression de taxes

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr. (G.V.: königl. Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden.)

Tarife vom 1. November 1896.

Nachtrag IX, gültig vom 1. August 1899: Erganzung des Vorwortes — Aufhebung von

— rectification au tarif — taxes modifiées et taxes nouvelles — modification et addition au tableau des frais perçus sur les voies de raccordement industrielles — modification et addition au tableau des distances kilométriques.

Frachtsätzen — Berichtigung des Tarifs — Abgeänderte und neue Frachtsätze — Änderung und Ergänzung des Verzeichnisses der Schleppbahn-Gebühren — Änderung und Ergänzung des Kilometerzeigers.

Trafic des marchandises Nord Allemand avec la Galicie et la Bukovine. (A. g.: direction royale à Breslau.)

IIe partie. Fascicule 3, valable depuis le 1er août 1899: barèmes et dispositions spéciales pour l'application du tarif exceptionnel n° 1 pour le transport des céréales, légumes à cosses, produits de minoterie dérivant des céréales et des légumes à cosses, graines oléagineuses et malt, son, tourteaux et farine de tourteaux par wagon complet d'au moins 10 000 kilogrammes ou payant pour ce poids par wagon employé et par lettre de voiture, et des sacs vides et usagés, sans conditions de poids entre les stations des chemins de fer de l'Etat autrichien (lignes en Galicie et en Bukovine) et du chemin de fer Nord Empereur-Ferdinand, d'une part, et des stations des directions royales à Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Cassel, Dantzig, Elberfeld, Erfurt, Essen, Francfort s. M., Halle s. S., Hanovre, Kattowitz, Magdebourg, Munster, Posen, Stettin, des stations du chemin de fer Breslau-Varsovie, de même que des chemins de fer de l'Etat de Saxe, d'autre part.

Ce tarif annule et remplace le tarif de même dénomination du 1er octobre 1896 et ses suppléments I-VI.

IIe partie. Fascicule 2 du 1er janvier 1898.

VIe supplément, valable depuis le 1er août 1899: addition et modification aux conditions d'application des tarifs — admission de stations — nouveau tarif exceptionnel F pour le transport du bois pour mines ayant plus de 6 m. de longueur — rectification au tarif.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. (G. V.: königl. Eisenbahndirektion in Breslau.)

Teil II. Heft 3, gültig vom 1. August 1899: Tariftabellen und besondere Bestimmungen für den Ausnahmetarif Nr. 1 für die Beförderung von Getreide, Hulsenfrüchten, Mahlprodukten aus Getreide und Hülsenfrüchten, Ölsaaten und Malz, Kleie, Ölkuchen und Ölkuchenmehl bei Zahlung der Fracht für mindestens 10 000 Kilogramm für den Frachtbrief und Wagen, sowie von leeren gebrauchten Sacken in jedem Gewichte zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und in der Bukowina) und der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Cassel, Danzig, Elberfeld, Erfurt, Essen, Frankfurt a. M., Halle a. S., Hannover, Kattowitz, Magdeburg, Münster, Posen, Stettin, der Breslau-Warschauer Eisenbahn, sowie der Sächsischen Staatseisenbahnen anderseits.

Hierdurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. Oktober 1896 nebst Nachtrag I—VI aufgehoben und ersetzt.

Teil II. Heft 2 vom 1. Januar 1898.

Nachtrag VI, gültig vom 1. August 1899: Ergänzung bezw. Änderung der Tarifbestimmungen — Einbeziehung von Stationen — neuer Ausnahmetarif F für Grubenholz über 6 m. Länge — Berichtigung des Tarifs.

Union des chemins de fer Est Allemands-Autrichiens. (A. g.: direction royale à Breslau.)

IIe partie. Fascicule 1 du 1er mars 1899.

IIe supplément, valable depuis le 1er septembre 1899: addition à la liste des stations allemandes dénommées dans le tarif, avec indication des directions royales — nouvelles taxes du tarif par

Ostdeutsch-Oesterreichischer Eisenbahn-Verband. (G. V.: königl. Eisenbahndirektion in Breslau.)

Teil II. Heft 1 vom 1. Marz 1899.

Nachtrag II, gültig vom 1. September 1899: Ergänzung des Verzeichnisses der in den Tarif einbezogenen deutschen Stationen nebst Angabe der Direktionsbezirke etc. — neue Frachtsatze

classes — taxes augmentées du tarif exceptionnel n° 1 (céréales) — extension de la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel n° 2 A (son, etc.) — taxes de transit du tarif exceptionnel n° 2 A et B (son) pour Rawitsch, pour le passage sur le chemin de fer Liegnitz-Rawitsch — nouvelles taxes du tarif exceptionnel n° 3 A (bois), n° 3 B (bois) et n° 23 A (chaux calcinée) — taxes nouvelles et réduites du tarif exceptionnel n° 30 (fruits frais) — nouvelles taxes du tarif exceptionnel n° 39 III (déchets de laine), n° 41 B (acide sulfurique destiné à l'exportation), n° 42 A et B (moellons, etc.), n° 43 C (tuiles de terre glaise et d'argile) et n° 46 (argile et argile schisteux) — nouveau tarif exceptionnel n° 50 (sucre de toute espèce) — nouvelle taxe du tarif exceptionnel n° 52 (minerais de zinc, etc.) — taxes réduites du tarif exceptionnel n° 57 (scories de fer pour hauts fourneaux) — nouvelles taxes du tarif exceptionnel n° 62 (tuyaux de drainage) — nouveau tarif exceptionnel n° 63 (pâte de paille et cellulose de paille pour l'exportation) — addition au tableau des distances kilométriques — rectifications au tarif.

IIe partie. Fascicule 2 du 1er janvier 1896.

VIIIe supplément, valable depuis le 1er septembre 1899: nouvelles taxes du tarif par classes — extension de la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel n° 2 A (son) — nouvelles taxes des tarifs exceptionnels nos 3 A et B (bois), n° 8 (fers et aciers, etc.), n° 22 (poussière de marbre, etc.) n° 24 (fruits frais) et n° 26 (terre à porcelaine, etc.) — nouveaux tarifs exceptionnels n° 48 (câbles télégraphiques, etc.) et n° 49 (concombres marinés) — addition au tableau des distances kilométriques — changement de noms de stations.

IIe partie. Fascicule 3 du 1er novembre 1897.

IIe supplément, valable depuis le 1er juillet 1899: modification aux remarques préliminaires — modification et addition à la liste des stations des chemins de fer de l'Etat de Prusse — addition à la liste des stations des chemins de fer de l'Etat i. r. faisant partie de l'Union — nouvelles taxes pour la classe des marchandises en grande vitesse et les classes par colis isolés I

des Klassentarifs — erhöhte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 1 (Getreide) — Erweiterung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs Nr. 2 A (Kleie etc.) — Transitfrachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 2 A und B (Kleie) für Rawitsch zum Übergange auf die Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn — neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 3 A (Holz), Nr. 3 B (Holz) und Nr. 23 A (Kalk, gebrannt) — neue und ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 30 (Obst, frisches) — neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 39 III (Abfälle, wollene), Nr. 41 B (Schwefelsäure zur Ausfuhr), Nr. 42 A und B (Bruchsteine etc.), Nr. 43 C (Ziegel aus Lehm u. Thon) und Nr. 46 (Thon und Schieferthon) — neuer Ausnahmetarif Nr. 50 (Zucker aller Art) — neuer Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 52 (Zinkerze etc.) — ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 57 (Eisenschlacken zum Hochofenbetriebe) — neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 62 (Drainröhren) — neuer Ausnahmetarif Nr. 63 (Strohstoff, Strohzellstoff zur Ausfuhr) — Ergänzung des Kilometerzeigers — Tarifberichtigungen.

Teil II. Heft 2 vom 1. Januar 1896.

Nachtrag VIII, gültig vom 1. September 1899: neue Frachtsätze des Klassentarifs — Erweiterung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs Nr. 2 A (Kleie) — neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 3 A und B (Holz), Nr. 8 (Eisen und Stahl etc.), Nr. 22 (Marmormehl etc.), Nr. 24 (Obst, frisches) und Nr. 26 (Porzellanerde etc.) — neue Ausnahmetarife Nr. 48 (Telegraphenkabel etc.) und Nr. 49 (Gurken, eingesäuerte) — Ergänzung des Kilometerzeigers — Stationsnamensänderung.

Teil II. Heft 3 vom 1. November 1897.

Nachtrag II, gültig vom 1. Juli 1899: Änderung der Vorbemerkungen — Änderung und Ergänzung des Verzeichnisses der preussischen Staatsbahnstationen — Ergänzung des Verzeichnisses der dem Verbande angehörenden Stationen der k. k. St. B. — neue Frachtsätze für die Eilgutklasse und für die Stückgutklassen I u. II — neue Frachtsätze für Wien Südbahn transit

et II — nouvelles taxes pour Vienne chemin de fer du Sud transit — taxe réduite pour la grande vitesse (volailles mortes) — nouvelles taxes des tarifs exceptionnels n° 2 A (minerais de fer), n° 2 B (minerais de fer pour l'exploitation des hauts fourneaux), n° 3 A (scories), n° 3 B (scories pour hauts fourneaux), n° 4 (fers et aciers), n° 5 (blende et calamine) et n° 10 (pyrites) — nouveau tarif exceptionnel n° 11 (terre graphitique) — nouvelles taxes du tarif exceptionnel n° 14 A (magnésite) — modification au texte du tarif exceptionnel n° 14 B (magnésite) — nouvelles taxes du tarif exceptionnel n° 14 B (magnésite) — nouveau tarif exceptionnel n° 15 (zinc) taxe réduite du tarif exceptionnel n° 22 (laine de mouton) — nouveaux tarifs exceptionnels n° 25 (bois) et n° 26 (fil de fer et d'acier) — modification aux désignations des gares de Breslau — addition au tableau des distances kilométriques — rectification au tarif — changement de nom de station.

Trafic des céréales Est Allemand à destination de stations-frontière autrichiennes. (A. g.: direction royale à Breslau.)

Tarif exceptionnel, valable depuis le 1er août 1899: pour le transport des céréales, légumes à cosses, colza et ravette, malt et produits de minoterie par wagon complet de 10 000 kilogrammes ou payant pour ce poids par wagon employé et par lettre de voiture au départ de stations des directions royales prussiennes à Berlin, Breslau, Bromberg, Dantzig, Halle s. S., Kœnigsberg en Prusse, Posen et Stettin et à destination de Halbstadt local et transit, Liebau transit, Mittelsteine transit, Mittelwalde transit, Reichenberg local et transit et Seidenberg transit.

Ce tarif annule et remplace le tarif exceptionnel pour le transport des céréales, etc., au départ de stations de l'Est de l'Allemagne, à destination de stations-frontière prussiennes-saxonnes autrichiennes, du 1er janvier 1898.

Union des chemins de fer Austro-Hongrois-Bavarois. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Bavière à Munich.)

IIe partie. Fascicule B du 1er novembre 1894.

Ve supplément, valable depuis le 1er août 1899: addition à l'entête — modification au domaine — ermässigter Frachtsatz für Eilgut (totes Geflügel) — neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 2 A (Eisenerze), Nr. 2 B (Eisenerze zum Hochofenbetriebe), Nr. 3 A (Schlacken), Nr. 3 B (Schlacken zum Hochofenbetriebe), Nr. 4 (Eisen und Stahl), Nr. 5 (Blende und Galmei) und Nr. 10 (Schwefelkies) — neuer Ausnahmetarif Nr. 11 (Graphiterde) — neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 14 A (Magnesit) — Änderung des Wortlautes des Ausnahmetarifs Nr. 14 B (Magnesit) — neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 14 B (Magnesit) — neuer Ausnahmetarif Nr. 15 (Zink) — ermässigter Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 22 (Schafwolle) — neue Ausnahmetarife Nr. 25 (Holz) und Nr. 26 (Eisen- und Stahldraht) — Änderung der Breslauer Bahnhofsbezeichnungen — Ergänzung des Kilometerzeigers — Berichtigung des Tarifs — Stationsnamensänderung.

Ostdeutscher Getreideverkehr nach österreichischen Grenzstationen. (G. V.: königl. Eisenbahndirektion in Breslau.)

Ausnahmetarif, gültig vom 1. August 1899: für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Raps und Rübsen, Malz und Mühlenerzeugnissen bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg. für einen Wagen und Frachtbrief für den Verkehr von Stationen der königl. Preussischen Eisenbahndirektionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Danzig, Halle a. S., Königsberg in Preussen, Posen und Stettin nach Halbstadt loco und transit, Liebau transit, Mittelsteine transit, Mittelwalde transit, Reichenberg loco und transit und Seidenberg transit.

Hierdurch wird der Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide u. s. w. von ostdeutschen Stationen nach preussisch-sächsisch österreichischen Grenzstationen vom 1. Januar 1898 aufgehoben und ersetzt.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahn-Verband. (G. V.: Generaldirektion der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen in München.)

Teil II. Heft B vom 1. November 1894.

Nachtrag V, gültig vom 1. August 1899: Ergänzung des Titelblattes — Änderung des Gel-

d'application — modification et addition à l'avant-propos — modification aux dispositions spéciales — dispositions spéciales applicables au trafic avec certaines stations hongroises — addition et modification au tableau des distances kilométriques — changement de noms de stations — rectification au tarif.

IIe partie. Fascicule 3 B du 15 octobre 1897.

IIIe supplément, valable depuis le 1er août 1899: modification à l'entête — nouvelle rédaction de l'avant-propos — additions et modifications aux barèmes et aux tarifs exceptionnels.

IIIe partie. Fascicule 1 du 1er décembre 1898.

Ier supplément, valable depuis le 1er août 1899: modifications à l'entête — modifications aux conditions d'application du tarif — modification et addition aux divisions I, II et IV — nouvelle rédaction de la division III — addition au tableau des frais de magasinage — changement de noms de stations — rectification au tarif.

IIIe partie. Fascicule 2, valable depuis le 1er août 1899: tarif exceptionnel pour le transport en petite vitesse des céréales, légumes à cosses, produits de minoterie et farines dérivant des céréales et des légumes à cosses, malt et graines oléagineuses, maïs (Kukuruz), son, tourteaux, farine de tourteaux et déchets de riz, de même que des sacs vides, usagés, entre des stations des chemins de fer de l'Etat hongrois (et des chemins de fer privés et d'intérêt local exploités par eux) du chemin de fer Kaschau-Oderberg (lignes hongroises), de Raab-Oedenbourg-Ebenfurt et de la Société des chemins de fer du Sud (lignes hongroises), d'une part, et des stations des chemins de fer de l'Etat de Bavière et du chemin de fer d'intérêt local d'Asch-Rossbach, d'autre part.

Ce tarif annule et remplace la IIIe partie, fascicule 2 du 1er novembre 1894 et ses suppléments I-IV.

IIIe partie. Fascicule 3 du 1er décembre 1896.

Ve supplément, valable depuis le 1er juillet 1899: addition et modification à la liste des stations bavaroises tarifées avec taxes de soudure — addition et modification aux tarifs de station — addition et modification aux taxes pour le transport des sacs vides — addition à la liste des groupes du tableau de réexpédition — addition

tungsbereiches — Änderung und Ergänzung des Vorwortes — Änderung der besonderen Bestimmungen — besondere Bestimmungen für den Verkehr mit einzelnen ungarischen Stationen — Ergänzung und Änderung des Kilometerzeigers — Änderung von Stationsnamen — Berichtigung des Tarifs.

Teil II. Heft 3 B vom 15. Oktober 1897.

Nachtrag III, gültig vom 1. August 1899: Abänderung des Titelblattes — Neuauflage des Vorwortes — Ergänzungen bezw. Abänderungen der Tariftabellen und der Ausnahmetarife.

Teil III. Heft 1 vom 1. Dezember 1898.

Nachtrag I, gültig vom 1. August 1899: Änderung des Titelblattes — Änderung der Tarifbestimmungen — Änderung und Ergänzung der Abteilungen I, II u. IV — Neuauflage der Abteilung III — Ergänzung der Einlagerungs-Tabelle — Änderung von Stationsnamen — Berichtigung des Tarifs.

Teil III. Heft 2, gültig vom 1. August 1899: Ausnahmetarif für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz und Ölsaaten, Mais (Kukuruz), Kleie, Ölkuchen, Ölkuchenmehl und Reisabfälle, sowie von gebrauchten leeren Säcken zwischen Stationen der k. Ungarischen Staatseisenbahnen (zugleich der in ihrem Betriebe stehenden Lokal- und Privatbahnen), der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien), der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien) einerseits, dann Stationen der k. Bayerischen Staatseisenbahnen und der Lokalbahn Asch—Rossbach andererseits.

Hierdurch wird Teil III, Heft 2 vom 1. November 1894 nebst Nachträgen I—IV aufgehoben und ersetzt.

Teil III. Heft 3 vom 1. Dezember 1896.

Nachtrag V, gültig vom 1. Juli 1899: Ergänzung bezw. Abänderung des Verzeichnisses der bayerischen Tarifstationen samt Anstosstaxen — Ergänzung bezw. Abänderung der Stationstarife — Ergänzung bezw. Abänderung von Frachtsätzen für leere Säcke — Ergänzung des Gruppenverzeichnisses zur Reexpeditions-Tabelle — Er-

au tableau de réexpédition changement de noms de stations.

Union des chemins de fer Saxons-Hongrois (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Saxe à Dresde.)

IIe partie. Fascicule 2 du 1er mars 1893.

IXe supplément, valable depuis le 1er août 1899: taxes réduites pour le transport du son.

IIe partie. Fascicule 3 du 1er mars 1893.

IXe supplément, valable depuis le 1er août 1899: taxes réduites pour le transport du son — rectification de fautes d'impression.

Union des chemins de fer Sud Allemands-Autrichiens-Hongrois. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Bavière à Munich.)

IIe partie. Fascicule 8 du 1er février 1898.

Ier supplément, valable depuis le 1er juin 1899: addition aux remarques préliminaires — modification à la liste de toutes les stations tarifées — nouvelles taxes pour la grande et la petite vitesse — taxes en partie nouvelles du tarif spécial II — autres additions au tarif par classes — additions et modifications aux tarifs exceptionnels.

Ve partie, Fascicule no 1 du 1er novembre 1897.

Ier supplément, valable depuis le 1er août 1899: modification à l'entête — modification aux conditions d'application du tarif — modification aux barèmes.

VIe partie. Fascicule no 1 du 1er décembre 1896.

Ier supplément, valable depuis le 1er septembre 1899: modification à l'entête — modification résultant du rachat des chemins de fer Louis de Hesse — modifications aux conditions d'application du tarif — changement de noms de stations — modifications et additions aux barèmes.

Tarif exceptionnel, valable depuis le 1er septembre 1899: pour le transport des fers et aciers, quincaillerie de fer et d'acier de toute espèce, au départ de stations des chemins de fer de l'Etat de Wurtemberg, de l'Etat de Bade, d'Alsace-Lorraine et du Luxembourg, des chemins de du Palatinat, du Mein-Neckar, de la direction royale prussienne et grand'ducale hessoise à

gänzung der Reexpeditions-Tabelle — Abänderungen von Stationsnamen.

Sächsisch - Ungarischer Eisenbahn - Verband. (G. V.: königl. Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden.)

Teil II. Heft 2 vom 1. März 1893.

Nachtrag IX, gültig vom 1. August 1899: ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von Kleie.

Teil II. Heft 3 vom 1. März 1893.

Nachtrag IX, gültig vom 1. August 1899: ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von Kleie — Druckfehler-Berichtigung.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband. (G. V.: Generaldirektion der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen in München.)

Teil II. Heft 8 vom 1. Februar 1898.

Nachtrag I, gültig vom 1. Juni 1899: Ergänzung der Vorbemerkungen — Änderung des Verzeichnisses der sämtlichen Tarifstationen — neue Frachtsätze für Eil- und Stückgut — teilweise neue Frachtsätze des Specialtarifs II — sonstige Ergänzungen der Klassentarife — Änderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.

Teil V. Heft Nr. 1 vom 1. November 1897.

Nachtrag I, gültig vom 1. August 1899: Änderung des Titelblattes — Änderung der Tarifbestimmungen — Änderung zu den Tariftabellen.

Teil VI. Heft Nr. 1 vom 1. Dezember 1896.

Nachtrag I, gültig vom 1. September 1899: Änderung des Titelblattes — Änderung infolge Verstaatlichung der Hessischen Ludwigsbahn — Änderungen der Tarifbestimmungen — Änderungen von Stationsnamen — Änderungen und Ergänzungen zu den Tariftabellen.

Ausnahmetarif, gültig vom 1. September 1899: für den Transport von Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren aller Art von Stationen der k. Württembergischen Staatseisenbahnen, der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen, der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Main-Neckar-Eisenbahn, der k. Preussischen und grossh. Hessischen

Mayence, de la direction royale à Francfort s. M. (stations des tronçons au sud d'Oberlahnstein, Flacht, Langgöns et Meerholz, de même que du tronçon Hanau-Aschaffenbourg) et de la direction royale à St-Jean-Sarrebruck à destination d'Eger, Franzensbad, Furth i. W, Kufstein, Passau, Salzbourg et Simbach transit.

Ce tarif annule et remplace le tarif exceptionnel de même dénomination du 1er décembre 1895 avec son 1er supplément.

Tarif, valable depuis le 1er juin 1899: pour le transport en grande vitesse des volailles vivantes dans le trafic entre des stations des chemins de fer de l'Etat hongrois (y compris le chemin de fer Csakathurn-Agram [Zagorie]), de Raab-Oedenbourg-Ebenfurt et de la Société des chemins de fer du Sud (lignes hongroises), d'une part et des stations des chemins de fer de l'Etat de Wurtemberg, de l'Etat de Bade, du Palatinat, de la direction royale et grand'ducale hessoise à Mayence, du chemin de fer Mein-Neckar et de la direction royale à Francfort s. M., d'autre part.

Ce tarif annule le tarif de même dénomination du 1er septembre 1896 et son supplément, ainsi que les taxes et dispositions introduites dans ce tarif par voie d'ordres de service.

1er supplément, valable depuis le 1er septembre 1899: nouvelle édition du tableau de soudure B pour les chargements par wagons complets.

Union des chemins de fer Allemands-Russes. (A. g.: direction royale à Bromberg.)

Partie III B du 20 décembre 1894/1er janvier 1895.

Ve supplément, valable depuis le 3/15 octobre 1899: modification au tarif exceptionnel n° 22 pour le transport du sucre.

Tarif exceptionnel n° 8 du 1er/13 avril 1893.

VIIIe supplément, valable depuis le 3/15 novembre 1899: admission de nouvelles stations dans le tarif — nouvelles taxes réduites pour quelques stations du chemin de fer Moscou-Joroslaw-Arkhangel et pour Liwny et Rouskii-Brod, stations du chemin de fer Moscou-Kiew-Voronège — rectifications au tarif.

Tarif exceptionnel du 5 octobre 1897 pour le transport du pétrole russe raffiné (huile d'éclairage, kerosène).

Eisenbahn-Direktion Mainz, der k. Eisenbahn-Direktion Frankfurt a. M. (Stationen der Strecken südlich von Oberlahnstein, Flacht, Langgöns und Meerholz, sowie der Strecke Hanau-Aschaffenburg) und der k. Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken nach Eger, Franzensbad, Furth i. W., Kufstein, Passau, Salzburg und Simbach transit.

Hierdurch wird der gleichnamige Ausnahmetarif vom 1. Dezember 1895 samt Nachtrag I aufgehoben und ersetzt.

Tarif, gültig vom 1. Juni 1899: für die eilgutmässige Beförderung von lebendem Geflügel im Verkehr zwischen Stationen der k. Ungarischen Staatseisenbahnen (einschliesslich der Csakathurn-Agramer (Zagorianer) Eisenbahn), der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien) einerseits und Stationen der k. Württembergischen Staatseisenbahnen, der grossh. Badischen Staatseisenbahnen, der Pfälzischen Eisenbahnen, der k. Preussischen und grossh. Hessischen Eisenbahndirektion Mainz, der Main-Neckarbahn und der k. Eisenbahndirektion Frankfurt a. M. andererseits.

Hierdurch werden der gleichnamige Tarif vom 1. September 1896 samt Nachtrag, sowie die zu diesem Tarif im Instruktionswege eingeführten Frachtsätze und Verfügungen aufgehoben.

Nachtrag I, gültig vom 1. September 1899: Neuauflage der Schnittafel B für Wagenladungen.

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. (G. V.: königl. Eisenbahndirektion in Bromberg.)

Teil III B vom 20. Dezember 1894/1. Januar 1895.

V. Nachtrag, gültig vom 3./15. Oktober 1899: Änderung des Ausnahmetarifs 22 für Zucker.

Ausnahme-Tarif 8 vom 1./13. April 1893.

Nachtrag VIII, gültig vom 3./15. November 1899: Aufnahme neuer Stationen in den Tarif — anderweite ermässigte Frachtsätze für einige Stationen der Moskau-Jaroslaw-Archangelsker-Bahn und für die Stationen Liwny und Russky-Brod der Moskau-Kiew-Woronesher-Bahn — Berichtigungen des Tarifs.

Ausnahmetarif vom 5. Oktober 1897 für die Beförderung von raffiniertem, russischem Petroleum (Leuchtöl, Kerosin).

IIe supplément, valable depuis le 1er décembre 1899: addition aux dispositions spéciales — admission de nouvelles stations — rectifications au tarif.

Trafic Russe-Prusse orientale via Graïewo.

Tarif exceptionnel n° 7 du 20 décembre 1897/1er janvier 1898.

IIIe supplément, valable depuis le 20 juillet/1er août 1899: admission de nouvelles stations — rectifications et additions au tarif.

Trafic Russe-Prusse occidentale via Mlava.

Tarif exceptionnel n° 7 du 20 décembre 1897/1er janvier 1898.

IIIe supplément, valable depuis le 20 juillet/1er août 1899: admission de nouvelles stations — additions aux tarifs et rectifications.

Trafic limitrophe Allemand-Alexandrowo.

Fascicule 2 du 20 août/1er septembre 1896.

IIIe supplément, valable depuis le 3/15 novembre 1899: admission de nouvelles stations — nouvelles taxes, augmentées, pour les stations de Dieringhausen, Friedrichshafen et Warstein — additions au tarif.

Trafic des marchandises Allemand-Varsovie.

Appendice du 20 octobre/1er novembre 1897.

V^e supplément, valable depuis le 19 septembre/1er octobre 1899: admission de nouvelles stations — additions et rectifications au tarif.

VIe supplément, valable depuis le 3/15 octobre 1899: modification au tarif exceptionnel B pour le transport du sucre.

II. Nachtrag, gültig vom 1. Dezember 1899: Ergänzung der besonderen Bestimmungen — Aufnahme neuer Stationen — Berichtigungen des Tarifs.

Russisch-Ostpreussischer Verkehr über Grajewo.

Ausnahmetarif 7 vom 20. Dezember 1897/1. Januar 1898.

Nachtrag III, gültig vom 20. Juli/1. August 1899: Aufnahme neuer Stationen — Berichtigungen und Ergänzungen des Tarifs.

Russisch-Westpreussischer Verkehr über Mlawa.

Ausnahmetarif 7 vom 20. Dezember 1897/1. Januar 1898.

III. Nachtrag, gültig vom 20. Juli/1. August 1899: Aufnahme neuer Stationen — Tarifergänzungen und Berichtigungen.

Deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehr.

Heft 2 vom 20. August/1. September 1896.

III. Nachtrag, gültig vom 3./15. November 1899: Aufnahme neuer Stationen — anderweite, durchweg erhöhte Frachtsätze für die Stationen Dieringhausen, Friedrichshafen und Warstein — Ergänzungen des Tarifs.

Deutsch-Warschauer Güterverkehr.

Anhang vom 20. Oktober/1. November 1897.

V. Nachtrag, gültig vom 19. September/1. Oktober 1899: Aufnahme neuer Stationen — Ergänzungen und Berichtigungen des Tarifs.

VI. Nachtrag, gültig vom 3./15. Oktober 1899: Änderung des Ausnahmetarifs B für Zucker.

Union des chemins de fer Nord Allemands-Suisses. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Bade à Carlsruhe.)

IIe partie, fascicule 1, 1re division, valable depuis le 1er juillet 1899: dispositions spéciales et taxes applicables au trafic entre des stations des directions royales à Elberfeld, Essen, Francfort s. M., Cologne et Munster, de même que du chemin de fer Eisern-Siegen, d'une part, et des stations des chemins de fer du Nord-Est suisse (y compris la ligne du Bœtzberg) de la vallée de la Sihl, de la vallée de la Tœss et de l'Union Suisse (y compris les lignes du Toggenbourg et de Wald-Ruti), d'autre part.

Ce tarif annule et remplace le tarif de même dénomination du 1er novembre 1890 avec ses suppléments.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahn-Verband. (G. V.: Generaldirektion der Grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen in Karlsruhe.)

Teil II. Heft 1, erste Abteilung, gültig vom 1. Juli 1899: besondere Bestimmungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Essen, Frankfurt a. M., Köln und Münster, sowie der Eisern-Siegener Eisenbahn einerseits und Stationen der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzbergbahn), der Sihlthalbahn, der Tössthalbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen (einschliesslich der Toggenburgerbahn und der Wald-Rüti-Bahn) andererseits.

Hierdurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. November 1897 nebst Nachträgen aufgehoben und ersetzt.

IIe partie. Fascicule 3, 1re division, valable depuis le 1er juillet 1899: dispositions spéciales et taxes pour le trafic entre des stations des directions royales à Altona, Cassel et Hanovre, du chemin de fer Lubeck-Buchen et des chemins de fer grand-ducaux d'Oldenbourg, d'une part, et des stations des chemins de fer du Nord-Est suisse (y compris la ligne du Bœtzberg), de la vallée de la Sihl, de la vallée de la Tœss et de l'Union suisse (y compris les lignes du Toggenbourg et de Wald-Ruti), d'autre part.

Ce tarif annule et remplace le fascicule 3, 1re division de la IIe partie, du 1er novembre 1890 avec ses suppléments, de même que les taxes pour Nordhausen et Sangerhausen contenues dans le tarif IIe partie, fascicule 5, 1re division du 1er juin 1891.

IIe partie. Fascicule 4, 1re partie, valable depuis le 15 septembre 1899: dispositions spéciales et taxes du tarif exceptionnel des ports de mer pour le trafic entre les stations d'Altona, Brake (Oldenbourg), Brême, Bremerhaven, Cuxhaven, Flensbourg A, Geestemunde, Hambourg H, Harbourg H, Harbourg U. E., Kiel, Lubeck, Nordenham et Stettin, d'une part, et des stations des chemins de fer du Nord-Est suisse (y compris la ligne du Bœtzberg), de la vallée de la Sihl, du Sud-Est suisse, de la vallée de la Tœss et de l'Union suisse (y compris les lignes du Toggenbourg et de Wald-Ruti), d'autre part.

Ce tarif annule et remplace le tarif de même dénomination du 1er janvier 1893.

IIe partie. Fascicule 4, 2e division, valable depuis le 1er septembre 1899: dispositions spéciales et taxes du tarif des ports de mer applicable au trafic entre les stations d'Altona, Brake (Oldenbourg), Brême, Bremerhaven, Cuxhaven, Flensbourg A, Geestemunde, Hambourg H, Harbourg H, Harbourg U. E., Kiel, Lubeck, Nordenham et Stettin et les stations des chemins de fer du centre et de l'ouest de la Suisse.

Ce tarif annule et remplace le tarif de même dénomination du 1er janvier 1893.

Trafic des marchandises Sud-Ouest Allemand-Suisse. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Bade à Karlsruhe.)

Teil II. Heft 3, erste Abteilung, gültig vom 1. Juli 1899: besondere Bestimmungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Cassel und Hannover, der Lübeck-Büchener-Eisenbahn und der Grossh. Oldenburgischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzbergbahn), der Sihlthalbahn, der Tössthalbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen (einschliesslich der Toggenburgerbahn und der Wald-Rüti-Bahn) andererseits.

Hierdurch werden Teil II, Heft 3, erste Abteilung vom 1. November 1890 nebst Nachträgen, sowie die im Tarife Teil II, Heft 5, erste Abteilung vom 1. Juni 1891 enthaltenen Frachtsätze für Nordhausen und Sangerhausen aufgehoben und ersetzt.

Teil II, Heft 4, erste Abteilung, gültig vom 1. September 1899: besondere Bestimmungen und Frachtsätze des Seehafen-Ausnahmetarifes für den Verkehr der Stationen Altona, Brake i. Oldenb., Bremen, Bremerhaven, Cuxhaven, Flensburg A., Geestemünde, Hamburg H., Harburg H., Harburg U.E., Kiel, Lübeck, Nordenham und Stettin einerseits und Stationen der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzbergbahn), der Sihlthalbahn, der Schweizerischen Südostbahn, der Tössthalbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen (einschliesslich der Toggenburgerbahn und der Wald-Rüti-Bahn) andererseits.

Hierdurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. Januar 1893 aufgehoben und ersetzt.

Teil II. Heft 4, zweite Abteilung, gültig vom 15. September 1899: besondere Bestimmungen und Frachtsätze des Seehafen-Ausnahmetarifes für den Verkehr der Stationen Altona, Brake i. Oldenburg, Bremen, Bremerhaven, Cuxhaven, Flensburg A., Geestemünde, Hamburg H., Harburg H., Harburg U.E., Kiel, Lübeck, Nordenham und Stettin mit Stationen mittel- und westschweizerischer Eisenbahnen.

Hierdurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. Januar 1893 aufgehoben und ersetzt.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. (G. V.: Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen in Karlsruhe.)

IIe partie, valable depuis le 1er juillet 1899: tarif provisoire pour le transport des colis isolés en grande et en petite vitesse entre les stations des chemins de fer de l'Etat de Bade et de la vallée de la Breg, d'une part, et des stations des chemins de fer du Nord-Est suisse (y compris la ligne du Bœtzberg), de la vallée de la Tœss, de la vallée de la Sihl et de l'Union suisse (y compris les lignes du Toggenbourg et de Wald-Ruti), d'autre part.

Ce tarif provisoire annule et remplace les taxes pour les colis isolés en grande et en petite vitesse, classes 1 et 2, contenues dans les fascicules II A et III A du 1er février 1891 et 1er janvier 1892 et leurs suppléments, applicables dans le trafic Sud-Ouest Allemand-Suisse; sont en outre annulées les taxes de soudure pour les colis isolés en grande et en petite vitesse, classes 1 et 2, prévues dans le tarif provisoire applicable depuis le 15 janvier 1895 dans l'union Sud-Ouest Allemande-Suisse, mais valables depuis lors dans le trafic avec les stations des chemins de fer badois seulement.

Tarif exceptionnel du 10 octobre 1897: pour le transport des houilles, cendres de houille, etc.

IVe supplément, valable depuis le 1er juillet 1899: modification aux taxes pour Mulhouse-Nord — changement de noms de stations — rectification au IIIe supplément.

Tarif exceptionnel du 1er février 1898 pour le transport des houilles, cendres de houilles, etc.

IIIe supplément, valable depuis le 15 septembre 1899: addition à l'entête — modification de taxes — addition au barème de soudure B — modification aux conditions de transport — changement de noms de stations.

Tarif exceptionnel, valable depuis le 1er juillet 1899: pour le transport en grande vitesse de certaines denrées alimentaires dans le trafic entre des stations des chemins de fer de l'Etat de Bade et du chemin de fer du Kaiserstuhl, d'une part, et des stations des chemins de fer du Nord-Est suisse, de la vallée de la Sihl, de la vallée de la Tœss et de l'Union suisse (y compris les lignes du Toggenbourg et de Wald-Ruti), d'autre part.

Ce tarif annule et remplace le tarif exceptionnel pour le transport des baies fraiches, des fruits frais (à noyaux et à pépins), du 15 juin 1898.

Trafic de transbordement Rhin-Mein. (A. g.: direction générale des chemins de fer de l'Etat de Bavière, à Munich.

Teil II, gültig vom 1. Juli 1899: Provisorischer Tarif für die Beförderung von Eil- und Frachtstückgut zwischen Stationen der Gr. Badischen Staatseisenbahnen und der Bregthalbahn einerseits und Stationen der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzbergbahn), der Tössthalbahn, der Sihlthalbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen (einschliesslich der Toggenburgerbahn und der Wald-Rüti-Bahn) anderseits.

Durch diesen provisorischen Tarif werden die in den südwestdeutsch-schweizerischen Tarifheften II A und III A vom 1. Februar 1891 beziehungsweise 1. Januar 1892 nebst zugehörigen Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für Eilstückgut und für Frachtstückgut, Klassen 1 und 2, aufgehoben und ersetzt; ferner kommen die in dem vom 15. Januar 1895 gültigen provisorischen Tarif für den südwestdeutsch-schweizerischen Verband vorgesehenen Anstossbeträge für Eilstückgut und Frachtstückgut, Klassen 1 und 2, welche seither nur noch für den Verkehr mit den Stationen der Badischen Bahn gültig waren, zur Aufhebung.

Ausnahmetarif vom 10. Oktober 1897: für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenasche etc.

IV. Nachtrag, gültig vom 1. Juli 1899: Änderung der Frachtsätze für Mülhausen-Nord — Änderung von Stationen — Berichtigung des III. Nachtrags.

Ausnahmetarif vom 1. Februar 1898: für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenasche etc.

III. Nachtrag, gültig vom 15. September 1899: Erganzung des Titelblatts — Änderung von Frachtsätzen — Ergänzung der Schnitttabelle B — Änderung der Transportbestimmungen — Änderung von Stationsnamen.

Ausnahmetarif, gültig vom 1. Juli 1899: für die eilgutmässige Beförderung gewisser Lebensmittel im Verkehr zwischen Stationen der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen und der Kaiserstuhlbahn einerseits und Stationen der Schweizerischen Nordostbahn, der Sihlthalbahn, der Tössthalbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen (einschliesslich der Toggenburger- und der Wald-Rüti-Bahn) anderseits.

Hierdurch wird der Ausnahmetarif für frische Beeren, frisches Stein- und Kernobst u. s. w. vom 15. Juni 1898 aufgehoben und ersetzt.

Rhein- und Main-Umschlags-Verkehr. (G. V.: Generaldirektion der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen in München.)

Tarif du 1er octobre 1888.

Xe supplément, valable depuis le 1er novembre 1899: admission de la station de Francfort-s.-M. (gare principale) transit dans le tarif — addition aux tarifs exceptionnels.

Trafic des marchandises Austro-Hongrois-Italien. (A. g.: direction générale de la Société des chemins de fer du Sud à Vienne.)

Convention, valable à partir du 1er janvier 1900: concernant le transport des marchandises sur les lignes de l'union austro-hongroise-italienne.

Cette convention annule et remplace celle du 1er juin 1890 pour le transport des marchandises dans le trafic Austro-Hongrois-Italien. — Les dispositions de cette convention sont aussi applicables par analogie en cas de retard, dévoyés, perte ou avarie de bagages expédiés dans le trafic entre l'Autriche-Hongrie et l'Italie.

Tarifs pour le transport des marchandises en grande et en petite vitesse entre les stations de la Société des chemins de fer du Sud, des chemins de fer de l'Etat autrichien, des chemins de fer Commerciaux de la Bohême, du Nord-Empereur Ferdinand, du Nord-Ouest autrichien et du chemin de fer de Jonction Sud-Nord allemand, de la Société austro-hongroise des chemins de fer de l'Etat, de la Société des chemins de fer d'Aussig-Teplitz et du chemin de fer de Buschtèhrad, d'une part, et des chemins de fer Méridionaux d'Italie (réseau de l'Adriatique), des chemins de fer italiens de la Méditerranée et des chemins de fer de la Sicile, d'autre part.

Ire partie. Division A, valable depuis le 1er janvier 1900: dispositions réglementaires.

Ire partie. Division B, valable depuis le 1er janvier 1900: prescriptions générales pour l'application du tarif — nomenclature des marchandises — classification des marchandises — prescriptions concernant l'itinéraire à suivre — liste des stations.

IIe partie. Fascicule 1a, valable depuis le 1er janvier 1900: barèmes pour le parcours austro-hongrois, Société des chemins de fer du Sud et chemins de fer exploités par cette dernière (chemins de fer Barcs-Pakracz, Graz-Köflach et Vienne-Pottendorf-Wiener Neustadt), chemins de

Tarif vom 1. Oktober 1886.

Nachtrag X, gültig vom 1. November 1899: Aufnahme der Station Frankfurt a. M. Hauptbahnhof transit — Ergänzung der Ausnahmetarife.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güter-Verkehr. (G. V.: Generaldirektion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien.)

Uebereinkommen, gültig vom 1. Januar 1900: betreffend den Transport von Gütern auf den Linien des Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Eisenbahn-Verbandes.

Hierdurch wird das Uebereinkommen vom 1. Juni 1890 für den Transport von Gütern im Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Verkehre aufgehoben und ersetzt. — Die Bestimmungen dieses Uebereinkommens finden sinngemäss auch Anwendung im Falle von Verspätungen, Verschleppungen, Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck, welches im direkten Verkehre zwischen Oesterreich-Ungarn und Italien abgefertigt wird.

Tarife für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, der k. k. österr. Staatsbahnen, der k. k. priv. böhm. Commercialbahnen, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands Nordbahn, der k. k. priv. österr. Nordwest- und südnorddeutschen Verbindungsbahn, der priv. österr. ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft und der a. priv. Buschtèhrader Eisenbahn einerseits und Stationen der Italienischen Südbahnen (adriatisches Netz), der Italienischen Mittelmeerbahnen, sowie der Sicilianischen Eisenbahnen andererseits.

Teil I. Abteilung A, gültig vom 1. Januar 1900: reglementarische Bestimmungen.

Teil I. Abteilung B, gültig vom 1. Januar 1900: allgemeine Tarifvorschriften — Warenverzeichnisse — Güterklassifikationen — Verkehrsleitungsvorschriften — Stationsverzeichnisse.

Teil II. Heft 1a, gültig vom 1. Januar 1900: Tariftabellen für den österr.-ungar. Durchlauf: k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und in deren Betrieb stehende Bahnen (Barcs-Pakraczer, Graz-Köflacher und Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter-Bahn), k. k. österr. Staatsbahnen und vom Staate

fer de l'Etat autrichien et lignes privées, exploitées par l'Etat (tronçons dans la Basse et dans la Haute-Autriche, Salzbourg, Styrie, Carinthie, Carniole, Tyrol et dans le Vorarlberg, dans le littoral, en outre les lignes situées en Bohême au sud et à l'est de la ligne Prague-Smichow-Beraun-Zditz-Pilsen-Klattau, enfin les stations de Battelau, Fussdorf, Jagerndorf, Schœnberg, Niklasdorf, Popelin, Sandhübel, Wolframs-Cejl, Würbenthal et Zœptau), chemins de fer Commerciaux de la Bohême, du Nord-Empereur Ferdinand, ainsi que les stations des chemins de fer du Nord-Ouest autrichien et du chemin de fer de Jonction Sud-Nord allemand et de la Société austro-hongroise des chemins de fer de l'Etat situées à l'est des lignes de Prague-Tetschen et Prague-Bodenbach.

betriebene Privatbahnen (Strecken in Nieder- und Ober-Oesterreich, Salzburg, Steiermark, Kärnten, Krain, Tirol und Voralberg, dann im Küstenlande, ferner die südlich und östlich der Linie Prag-Smichow-Beraun-Zditz-Pilsen-Klattau gelegenen Strecken in Böhmen, endlich die Stationen Battelau, Fussdorf, Jägerndorf, Mähr.-Schönberg, Niklasdorf, Popelin, Sandhübel, Wolframs-Cejl, Würbenthal und Zöptau), k. k. priv. böhm. Commercialbahnen, k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, ferner östlich der Linien Prag-Tetschen, bezw. Prag-Bodenbach gelegenen Stationen der k. k. priv. österr. Nordwest- und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

IIe partie. Fascicule 2, valable depuis le 1er janvier 1900: barèmes pour le parcours italien.

Ces tarifs annulent et remplacent les tarifs de même dénomination du 1er octobre 1887 et leurs suppléments.

Teil II. Heft 2, gültig vom 1. Januar 1900: Tariftabellen für den italienischen Durchlauf.

Durch vorstehende Tarife werden die gleichnamigen Tarife vom 1. Oktober 1887 und die dazu erschienenen Nachträge aufgehoben und ersetzt.

Tarif Belge-Sud-Ouest Allemand. (Publié par l'administration des chemins de fer de l'Etat belge à Bruxelles.)

Belgisch-Südwestdeutscher Verkehr. (Veröffentlicht durch die Verwaltung der belgischen Staatseisenbahnen in Brüssel.)

Fascicule 1 du 1er janvier 1893.

4e supplément, valable depuis le 1er novembre 1899: additions et modifications au tableau d'assimilation et au tableau indiquant les bureaux belges établis à l'intérieur des villes.

Heft 1 vom 1. Januar 1893.

4. Nachtrag, gültig vom 1. November 1899: Ergänzungen und Änderungen zur Assimilationstabelle und zum Verzeichnis der belgischen Bureaux, welche im Innern der Städte eingerichtet sind.

Fascicule 4^b du 1er mars 1888.

5e supplément, valable depuis le 1er novembre 1899: nouvelles taxes pour les charges incomplètes de la grande vitesse et de la classe générale de la petite vitesse — tarif exceptionnel portant le n° 7 pour le transport de la pâte de bois, de la pâte de paille, de la cellulose de bois et de la cellulose de paille — tarif exceptionnel portant le n° 8 pour le transport du superphosphate de chaux — modifications diverses au tarif.

Heft 4^b vom 1. März 1888.

5. Nachtrag, gültig vom 1. November 1899: neue Frachtsätze für eilgutmässige Stückgutsendungen und die allgemeine Frachtgutklasse — Ausnahmetarif 7 für die Beförderung von Holzstoff, Strohstoff, Holz-Cellulose und Stroh-Cellulose — Ausnahmetarif Nr. 8 für die Beförderung von Superphosphat — verschiedene Änderungen des Tarifs.

Fascicule 5^b du 1er septembre 1895.

2e supplément, valable depuis le 1er novembre 1899: nouvelles taxes pour les charges incomplètes de la grande vitesse et de la classe générale de la petite vitesse — introduction des articles pâte

Heft 5^b vom 1. September 1895.

2. Nachtrag, gültig vom 1. November 1899: neue Frachtsätze für eilgutmässige Stückgutsendungen und die allgemeine Frachtgutklasse — Aufnahme der Artikel Strohstoff und Stroh-Cellulose in den

de paille et cellulose de paille dans le tarif exceptionnel n° 7 — nouveau tarif exceptionnel portant le n° 9 pour le transport du superphosphate de chaux — additions et modifications diverses au tarif.

Fascicule 6ᵇ du 1ᵉʳ juin 1896.

3ᵉ supplément, valable depuis le 1ᵉʳ novembre 1899: nouvelles taxes pour les charges incomplètes de la grande vitesse et de la classe générale de la petite vitesse — tarification de nouvelles stations badoises — introduction des articles pâte de paille et cellulose de paille dans le tarif exceptionnel n° 9 — nouveau tarif exceptionnel portant le n° 10 pour le transport du superphosphate de chaux — modifications diverses au tarif.

Fascicule 7ᵇ du 1ᵉʳ novembre 1897.

3ᵉ supplément, valable depuis le 1ᵉʳ novembre 1899: nouvelles taxes pour les charges incomplètes de la grande vitesse et de la classe générale de la petite vitesse — modifications diverses au tarif.

Fascicule 8ᵇ du 1ᵉʳ mars 1888.

6ᵉ supplément, valable depuis le 1ᵉʳ novembre 1899: nouvelles taxes pour les charges incomplètes de la grande vitesse et de la classe générale de la petite vitesse — nouveau tarif exceptionnel portant le n° 7 pour le transport de la pâte de bois, de la pâte de paille, de la cellulose de bois et de la cellulose de paille — nouveau tarif exceptionnel portant le n° 8 pour le transport du superphosphate de chaux — modifications diverses au tarif.

Fascicule 9ᵇ du 1ᵉʳ mars 1888.

4ᵉ supplément, valable depuis le 1ᵉʳ novembre 1899: nouvelles taxes pour les charges incomplètes de la grande vitesse et de la classe générale de la petite vitesse — nouveau tarif exceptionnel portant le n° 7 pour le transport du superphosphate de chaux — additions et modifications diverses au tarif.

Trafic Franco-Belge-Nord. (Publié par l'administration des chemins de fer de l'Etat belge à Bruxelles.)

Iʳᵉ partie. Fascicule A du 1ᵉʳ janvier 1893.

Supplément, valable depuis le 1ᵉʳ novembre 1899: additions et modifications aux dispositions réglementaires.

Ausnahmetarif 7 — neuer Ausnahmetarif Nr. 9 für die Beförderung von Superphosphat — verschiedene Ergänzungen und Änderungen des Tarifs.

Heft 6ᵇ vom 1. Juni 1896.

3. Nachtrag, gültig vom 1. November 1899: neue Frachtsätze für eilgutmässige Stückgutsendungen und die allgemeine Frachtgutklasse — Tarifierung der neuen badischen Stationen — Aufnahme der Artikel Strohstoff und Stroh-Cellulose in den Ausnahmetarif Nr. 9 — neuer Ausnahmetarif Nr. 10 für die Beförderung von Superphosphat — verschiedene Änderungen des Tarifs.

Heft 7ᵇ vom 1. November 1897.

3. Nachtrag, gültig vom 1. November 1899: neue Frachtsätze für eilgutmässige Stückgutsendungen und die allgemeine Frachtgutklasse — verschiedene Änderungen zum Tarif.

Heft 8ᵇ vom 1. März 1888.

6. Nachtrag, gültig vom 1. November 1899: neue Frachtsätze für eilgutmässige Stückgutsendungen und die allgemeine Frachtgutklasse — neuer Ausnahmetarif Nr. 7 für die Beförderung von Holzstoff, Strohstoff, Holz-Cellulose und Stroh-Cellulose — neuer Ausnahmetarif Nr. 8 für die Beförderung von Superphosphat — verschiedene Änderungen des Tarifs.

Heft 9ᵇ vom 1. März 1888.

4. Nachtrag, gültig vom 1. November 1899: neue Frachtsätze für eilgutmässige Stückgutsendungen und die allgemeine Frachtgutklasse — neuer Ausnahmetarif Nr. 7 für die Beförderung von Superphosphat — verschiedene Ergänzungen und Änderungen des Tarifs.

Verkehr Belgien-Französische Nordbahn. (Veröffentlicht durch die Verwaltung der belgischen Staatseisenbahnen in Brüssel.)

Teil I. Heft A vom 1. Januar 1893.

Nachtrag, gültig vom 1. November 1899: Ergänzungen und Änderungen zu den reglementarischen Bestimmungen.

Trafic des marchandises entre l'Autriche-Hongrie, d'une part, l'Allemagne, le grand-duché de Luxembourg, la Belgique et les Bays-Bas, d'autre part. Trafic avec la Belgique. (Publié par l'administration des chemins de fer de l'Etat belge, à Bruxelles.)

Ire partie. Fascicule B du 1er janvier 1899.

1er supplément, valable depuis le 1er novembre 1899: additions et modifications aux prescriptions de tarif et à la classification des marchandises.

Service direct des marchandises entre la Bavière et la Suisse. (Publié par la direction du chemin de fer du Nord-Est suisse à Zurich.)

IIIe partie, 3e livret, valable depuis le 1er août 1899: tarif exceptionnel pour le transport en petite vitesse de céréales, légumes à cosses, graines oléagineuses et malt par wagons complets de 10 000 kg ou payant pour ce poids par wagon employé au départ de stations des chemins de fer royaux de l'Etat de Bavière, ainsi que de celles de la Société anonyme pour l'exploitation des chemins de fer locaux de Munich et à destination de stations des chemins de fer du Central suisse (y compris le chemin de fer du Sud de l'Argovie), du Seethal suisse, de la Vallée de l'Emme (y compris le chemin de fer Berthoud-Thoune), du Jura Neuchâtelois et du Jura-Simplon.

Le présent livret annule le livret analogue du 1er mai 1896 ainsi que son 1er supplément du 1er février 1897.

IVe partie, 3e livret, valable depuis le 1er novembre 1899: tarif exceptionnel pour le transport en petite vitesse de bois d'œuvre et de construction, ainsi que de bois en billes par wagons complets de 10 000 kg ou payant pour ce poids par wagon employé au départ de stations des chemins de fer royaux de l'Etat de Bavière, ainsi que de la Société anonyme pour l'exploitation des chemins de fer locaux à Munich, et à destination de stations des chemins de fer du Central suisse (y compris le chemin de fer du Sud de l'Argovie), du Jura Neuchâtelois et du Jura-Simplon (y compris les chemins de fer du Bulle-Romont, du lac de Thoune et du Bœdeli).

Le présent tarif exceptionnel annule et remplace celui du 1er avril 1884 et ses annexes.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits. Verkehr mit Belgien. (Veröffentlicht durch die Verwaltung der belgischen Staatseisenbahnen in Brüssel.)

Teil I. Heft B vom 1. Januar 1899.

1. Nachtrag, gültig vom 1. November 1899: Ergänzungen und Änderungen zu den Tarifvorschriften und Güterklassifikationen.

Bayerisch-Schweizerischer Güterverkehr. (Veröffentlicht durch die Direktion der schweizerischen Nordostbahn in Zürich.)

Teil III. Heft 3, gültig vom 1. August 1899: Ausnahmetarif für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Getreide, Hülsenfrüchten, Ölsaten und Malz in Wagenladungen von 10 000 Kilogramm oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen im Verkehr von Stationen der k. Bayerischen Staatseisenbahnen, sowie der Lokalbahn-Aktien-Gesellschaft in München nach Stationen der schweizerischen Centralbahn (einschliesslich der Aargauischen Südbahn), der schweizerischen Seethalbahn, der Emmenthalbahn (einschliesslich der Burgdorf-Thun-Bahn), der Neuenburger Jurabahn und der Jura-Simplon-Bahn.

Hierdurch wird das seitherige Tarifheft 3 vom 1. Mai 1896 nebst Nachtrag I vom 1. Februar 1897 aufgehoben.

Teil IV. Heft 3, gültig vom 1. November 1899: Ausnahmetarif für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Bau- und Nutzholz, sowie Stammholz in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Zahlung der Fracht hierfür im Verkehr von Stationen der k. Bayerischen Staatseisenbahnen, sowie der Lokalbahn-Aktien-Gesellschaft in München nach Stationen der Schweizerischen Centralbahn (einschliesslich der Aargauischen Südbahn), der Neuenburger Jurabahn und der Jura-Simplon-Bahn (einschliesslich der Bulle-Romont-Bahn, der Thunersee-Bahn und der Bödeli-Bahn).

Hierdurch wird der gleichnamige Ausnahmetarif vom 1. April 1884 nebst Nachträgen aufgehoben und ersetzt.

Service direct des marchandises entre la Saxe et la Suisse via Lindau. (Publié par la direction du chemin de fer du Nord-Est suisse à Zurich.)

IIe partie, 1er livret, valable depuis le 1er août 1899: dispositions spéciales et taxes pour le service direct des marchandises entre des stations des chemins de fer royaux de l'Etat de Saxe, ainsi que des autres chemins de fer exploités par eux, d'une part, et certaines stations des chemins de fer de l'Union suisse (y compris le chemin de fer du Toggenbourg et la ligne Wald-Rüti), du Nord-Est suisse, de la Vallée de la Sihl, du Seethal suisse, du Central suisse (y compris le Sud de l'Argovie), et du Jura-Simplon (y compris les chemins de fer de Bulle-Romont, du lac de Thoune et du Bœdeli), d'autre part.

Le présent tarif annule et remplace le 1er livret actuel, du 1er août 1895, et sa 1re annexe.

Prescriptions d'acheminement concernant le livret 1, valables depuis le 1er août 1899: observations — tableau des gares et indication des groupes dans lesquels elles sont rangées.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau. (Veröffentlicht durch die Direktion der schweizerischen Nordostbahn in Zürich.)

Teil II. Heft 1, gültig vom 1. August 1899: besondere Bestimmungen und Taxen für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der königlich Sächsischen Staatseisenbahnen und der mitverwalteten übrigen Eisenbahnen einerseits und Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen (einschliesslich der Toggenburgerbahn und der Linie Wald-Rüti), der schweizerischen Nordostbahn, der Sihlthalbahn, der schweizerischen Seethalbahn, der Schweizerischen Centralbahn (einschliesslich der Aargauischen Südbahn) und der Jura-Simplon-Bahn (einschliesslich der Bulle-Romont-Bahn, der Thunerseebahn und der Bödelibahn) anderseits.

Durch gegenwärtiges Tarifheft werden das seitherige Tarifheft 1 vom 1. August 1895 und dessen Nachtrag I aufgehoben und ersetzt.

Leitungs-Vorschriften zum Tarifheft 1, gültig vom 1. August 1899: Vorbemerkungen — Verzeichnis der Verbandsstationen und Angabe der Gruppen, in welche sie eingereiht sind.

Statistique.

Les chemins de fer danois en 1898/99.

La *longueur exploitée* des chemins de fer du Danemark pendant l'exercice 1898/99 était la suivante:

I. Lignes exploitées par l'Etat, y compris les lignes privées Orehoved, Gjedser et Viborg-Aalestrup, mais non compris les lignes du port de Copenhague, en moyenne	1794,6 km
auxquelles viennent s'ajouter les lignes de paquebots et bacs à vapeur (non compris la ligne Korsör-Kiel)	72,7 km
	1867,3 km
II. Lignes privées exploitées par 20 compagnies différentes.	713,6 »
ensemble	2580,9 km

Lignes exploitées par l'Etat.

Les chemins de fer exploités par l'Etat ont sans exception un écartement de 1,435 m; il y avait

Statistische Nachrichten.

Dänische Eisenbahnen 1898/99.

Die *Betriebslänge* der Eisenbahnen in Dänemark im Betriebsjahr 1898/99 war:

I. Im Staatsbetriebe, einschliesslich der Privatbahnstrecken Orehoved-Gjedser und Viborg-Aalestrup, aber ohne die Kopenhagener Hafenbahnen, durchschnittlich	1794,6 km
wozu die Dampfschiff- und Fährenstrecken (ohne Korsör-Kiel) kommen	72,7 »
	1867,3 km
II. Im Privatbetrieb von 20 verschiedenen Gesellschaften	713,6 »
zusammen	2580,9 km

Bahnen im Staatsbetriebe.

Die Bahnen im Staatsbetriebe haben ohne Ausnahme eine Spurweite von 1,435 m. Doppelspurig

79,3 km à double voie; 1800 km de lignes étaient revêtues de rails en acier, et 10 km seulement avaient encore des rails en fer.

Le matériel d'exploitation se composait de 409 locomotives, 287 tenders, 1065 voitures à voyageurs, 5615 wagons à marchandises, fourgons à bagages et wagons-poste, 57 chasse-neige, 12 paquebots à vapeur et 16 bacs à vapeur. Les wagons à voyageurs comprenaient ensemble 46 330 places; la capacité des fourgons et wagons à marchandises était de 51 090 tonnes, celle des bateaux et bacs, de 6 037 tonnes.

Les locomotives ont parcouru 10 808 992 km dont 9 968 971 km de trains (5555 par km de ligne): les wagons, y compris le parcours du matériel étranger, 136 210 155 km (158 714 km d'essieux par km de ligne). L'utilisation moyenne des places des voitures à voyageurs a été de 24,7 %; celle de la capacité de chargement des fourgons et wagons à marchandises de 30,5 %. Les paquebots et bacs ont parcouru 251 384 milles.

Les 16 498 141 voyageurs se répartissent dans les différentes classes à raison de 0,6 % pour la Ire, 13,1 % pour la IIe et 86,3 % pour la IIIe. Le parcours moyen d'un voyageur a été de 31,6 km (68,4 km en Ire, 46,4 km en IIe et 29,1 km en IIIe classe). Le nombre des voyageurs à 1 kilomètre ramené au kilomètre de ligne, a été en moyenne de 290 869. Le produit du mouvement des voyageurs, par voyageur à 1 kilomètre, a été de 5,6 öre[1]) en Ire classe; 3,1 öre en IIe et 2 öre en IIIe classe.

Les bagages et marchandises, y compris les animaux et les véhicules accusent un mouvement de 3 138 499 tonnes, savoir:

Bagages avec une recette de 47,4 öre par tonne à 1 kilomètre	6 015
Colis express et marchandises en grande vitesse, avec une recette de 16,6 öre par tonne à 1 km	28 111
Colis isolés avec une recette de 7,1 öre par tonne à 1 kilomètre	446 126

[1]) 100 öre = 1 couronne = 1 fr. 40 = 1 mark 125.

sind davon 79,3 km; mit Stahlschienen sind 1880 Geleisekilometer versehen und nur 10 km haben noch Eisenschienen.

Das Betriebsmaterial besteht aus 409 Lokomotiven, 287 Tendern, 1065 Personen-, 5615 Güter-, Gepäck- und Postwagen, 57 Schneepflügen, 12 Dampfschiffen und 16 Dampffähren. Die Personenwagen haben zusammen 46 330 Sitzplätze, die Gepäck- und Güterwagen 51 090 Tonnen und die Schiffe und Fähren 6037 Tonnen Tragkraft.

Von den Lokomotiven wurden 10 808 992 km, davon 9 968 971 Zugkilometer (5555 per Bahnkilometer), von den eigenen und fremden Wagen 136 210 155 Kilometer (158 714 Achskilometer per Bahnkilometer) gefahren. Die Ausnützung der Plätze in den Personenwagen betrug 24,7 %, und die Gepäck- und Güterwagen waren durchschnittlich mit 30,5 % ihrer Tragkraft beladen. Von den Schiffen und Fähren wurden 251 384 Meilen gemacht.

Von den 16 498 141 Reisenden entfielen 0,6 % auf die erste, 13,1 auf die zweite und 86,3 % auf die dritte Wagenklasse. Jeder Reisende hat durchschnittlich 31,6 km (68,4 km in I., 46,4 km in II. und 29,1 km in III. Klasse) durchfahren. 290 869 Personenkilometer entfielen auf jeden Bahnkilometer. Der Ertrag des Personenverkehrs war pro Personenkilometer 5,6 Öre[1]) in der ersten, 3,1 Öre in der zweiten und 2 Öre in der dritten Wagenklasse.

Gepäck und Güter, einschliesslich Tiere und Fahrzeuge, wurden 3 138 499 Tonnen befördert, und zwar:

T.	
6 015	Gepäck, mit 47,4 Öre Einnahme pro Tonnenkilometer.
28 111	Express- und Eilgut, mit 16,6 Öre Einnahme pro Tonnenkilometer.
446 126	Stückgüter, mit 7,1 Öre Einnahme pro Tonnenkilometer.

[1]) 100 Öre = 1 Krone = 1,40 Franken = 1,125 Mark.

Marchandises par wagons complets avec une recette de 3,1 öre par tonne à 1 kilomètre	2 457 882	Wagenladungsgüter, mit 3,1 Öre Einnahme pro Tonnenkilometer.
Emballages usagés, avec 3,4 öre de recette par tonne à 1 kilomètre	75 005	gebrauchte Emballage, mit 3,4 Öre Einnahme pro Tonnenkilometer.
Véhicules avec une recette de 46,6 öre par tonne à 1 kilomètre	737	Fahrzeuge, mit 46,6 Öre Einnahme pro Tonnenkilometer.
Bétail, avec 7,9 öre de recette par tonne à 1 kilomètre	124 623	Vieh, mit 7,9 Öre Einnahme pro Tonnenkilometer.

Ramené au kilomètre de ligne, ce mouvement représente 137 046 tonnes à 1 kilomètre: une tonne a parcouru en moyenne 78,36 km.

Auf jeden Bahnkilometer kamen durchschnittlich 137 046 Tonnenkilometer bei einer mittleren Transportlänge von 78,36 km pro Tonne.

Les recettes se sont élevées aux chiffres suivants:

Eingenommen wurden:

	Total Im ganzen Kr.	Par kilom. de ligne Pro Bahnkilometer Kr.	
Pour le mouvement des voyageurs .	11 883 146	6 621	aus dem Personenverkehr.
Pour le mouvement des marchandises .	11 212 768	6 248	aus dem Güterverkehr.
Recettes diverses	1 471 151	820	aus andern Quellen.
	24 567 065	13 689	

Les dépenses ont été de:

und ausgegeben:

	21 557 408	12 012

se répartissant ainsi qu'il suit: 2,3 % pour l'administration générale, 20,3 % pour le service de la voie; 33,8 % pour le service des machines; 30,9 % pour le trafic: 7,5 % pour le service maritime et 5,2 % pour des dépenses diverses.

wovon 2,3 % auf die allgemeine Verwaltung, 20,3 % auf den Bahndienst, 33,8 % auf den Maschinendienst, 30,9 % auf den Verkehrsdienst, 7,5 % auf den Dienst zur See und 5,2 % auf Verschiedenes entfallen.

L'excédent des recettes sur les dépenses s'est élevé au total à 3 009 657 couronnes soit à 1677 couronnes par kilomètre de ligne, 0,30 couronne par kilomètre de train et 1 öre par kilomètre d'essieu.

Der Einnahmenüberschuss war im ganzen 3 009 657 Kronen oder 1677 Kronen pro Bahnkilometer, 0,30 Kronen pro Zugskilometer, und 1 Öre pro Achskilometer.

Le rapport de gestion ne permet pas de se rendre compte de la relation entre cet excédent et les dépenses d'établissement.

In welchem Verhältnis dieser Einnahmenüberschuss zu den auf den Bahnbau verwendeten Geldern steht, ist aus dem Geschäftsbericht nicht zu ersehen.

Les accidents survenus pendant l'exercice ont causé des blessures graves à 1 voyageur et entraîné la mort de 26 autres personnes; 12 personnes ont en outre été gravement blessées et 46 légèrement.

Infolge von Unfallen wurden im Berichtsjahre 1 Reisender schwer verletzt und 26 andere Personen getötet, 12 Personen schwer und 46 Personen leichter verwundet.

En ce qui concerne les chemins de fer privés

les données du rapport de gestion de l'administration des chemins de fer de l'Etat sont assez

Über die Privatbahnen

sind die in dem Geschäftsbericht der Staatsbahnverwaltung enthaltenen Angaben nur spärlich. Wir

succinctes. Nous donnons ci-dessous, par kilomètre exploité les variations des différents éléments de trafic sur les lignes exploitées par les compagnies privées:

4 504	et	1866	kilomètres de train (vis-à-vis de 5555 sur les chemins de fer de l'Etat),
9 789	»	1334	voyageurs (vis-à-vis de 9193 sur les chemins de fer de l'Etat),
6 380	»	282	tonnes de marchandises (vis-à-vis de 1749 sur les chemins de fer de l'Etat),
10 849	»	1703	couronnes de recettes (vis-à-vis de 13 689 sur les chemins de fer de l'Etat),
6 153	»	1343	couronnes de dépenses (vis-à-vis de 12 012 sur les chemins de fer de l'Etat),
5 673	»	221	couronnes d'excédent de recettes (vis-à-vis de 1677 sur les chemins de fer de l'Etat).

Il ne nous a été possible de faire des comparaisons avec les exercices antérieurs qu'au sujet des résultats de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat. Les constatations faites presque partout ailleurs s'appliquent également aux chemins de fer danois, à savoir: que le développement du trafic est comparativement beaucoup plus grand que l'augmentation de longueur des chemins de fer: que malgré la diminution successive des taxes et des prix de transport, les recettes présentent de fortes plus-values vis-à-vis desquelles les dépenses suivent, il est vrai, une progression encore plus rapide; il en résulte donc que le produit net ne s'accroît pas d'une manière correspondante.

La longueur du réseau des chemins de fer danois qui était de 1526 km en 1889/90 s'est accrue de 22,35 % pendant la décade; le nombre des voyageurs par km de ligne, soit 5894 en 1889/90 vis-à-vis de 9193 en 1898/99, a augmenté de 55,95 %; le poids des marchandises transportées a passé de 1 507 592 à 3 013 876 tonnes, représentant 99,92 % d'augmentation; et, ce qui ne répond pas aux constatations faites dans d'autres pays, le parcours moyen d'un voyageur (de 21,47 km à 31,6 km) ainsi que celui d'une tonne (de 70,44 km à 78,36 km) présentent tous deux des augmentations.

entnehmen denselben, dass auf den von den Privatgesellschaften betriebenen Bahnstrecken pro Bahnkilometer zwischen

4 504	und	1866	Zugskilometer (gegen 5555 auf den Staatsbahnen) gefahren,
9 789	»	1334	Reisende (gegen 9193 auf den Staatsbahnen), und
6 380	»	282	Tonnen Güter (gegen 1749 auf den Staatsbahnen) befördert,
10 849	»	1703	Kronen (gegen 13 689 auf den Staatsbahnen) eingenommen,
6 153	»	1343	Kronen (gegen 12 012 auf den Staatsbahnen) ausgegeben worden sind, und dass zwischen
5 673	»	221	Kronen Betriebsüberschuss (gegen 1677 bei den Staatsbahnen) verblieben sind.

Vergleichungen mit frühern Perioden sind uns nur bezüglich der Betriebsergebnisse der Staatsbahnen möglich. Ihr Ergebnis entspricht den anderwärts fast durchgängig gemachten Erfahrungen: die Entwicklung des Verkehrs ist verhältnismässig bedeutend grösser als der Zuwachs der Länge der Eisenbahnen; ungeachtet allmählicher Verminderung der Taxen und Frachten eine starke Vermehrung der Einnahmen, und fühlbarer noch der Ausgaben, und eine dieser Vermehrung bei weitem nicht folgende Gestaltung des Reinertrags.

Die Länge der dänischen Staatsbahnen ist im Laufe des letzten Jahrzehnts, d. h. von 1526 km in 1889/90 um 22,35 %, die Zahl der Reisenden von 5894 in 1889/90 um 55,95 % auf 9193 pro Bahnkilometer in 1898/99, das Gewicht der beförderten Güter von 1 507 592 Tonnen um 99,92 % auf 3 013 876 Tonnen gestiegen, wobei im Gegensatz zu den Erfahrungen in andern Staaten die durchschnittliche Reiselänge sowohl im Personenverkehr (von 21,47 auf 31,6 km) als auch die durchschnittlich von der Tonne Gut befahrene Strecke (von 70,44 auf 78,36 km) zugenommen hat.

Les recettes se sont accrues en valeur absolue de 66,2 % (de 14 798 222 à 24 567 065 couronnes), les dépenses, de 76,82 % (de 12 192 119 à 21 557 408 couronnes); calculées par rapport au km exploité en moyenne, les premières présentent une augmentation de 40,78 % (de 9 724 à 13 689 couronnes) et les secondes de 49,93 % (de 8 012 à 12 012 couronnes), alors que les prix moyens de transport d'un voyageur à 1 km ont baissé de 2,8 à 2,3 öre, et ceux d'une tonne à 1 km, de 5,97 à 4,6 öre.

L'excédent des recettes a augmenté en valeur absolue (de 2 606 103 à 3 009 657 couronnes), mais ramené au km exploité il est tombé de 1712 à 1677 couronnes.

Die absoluten Einnahmen vermehrten sich (von 14 798 222 auf 24 567 065 Kr.) um 66,2 %, die Ausgaben (von 12 192 119 auf 21 557 408 Kr.) um 76,82 %; im Durchschnitt der im Betrieb gestandenen Kilometer aber die erstern (von 9724 auf 13 689 Kr.) um 40,78 % und die Ausgaben (von 8012 auf 12 012 Kr.) um 49,93 %, wobei die durchschnittlichen Taxen pro Personenkilometer von 2,8 auf 2,3 Öre und pro Tonnenkilometer von 5,97 auf 4,6 Öre zurückgingen.

Der Einnahmenüberschuss ist absolut (von 2 606 103 auf 3 009 657 Kr.) gestiegen; der auf den Betriebskilometer gerechnete Reinertrag aber von 1712 auf 1677 Kr. zurückgegangen.

Les chemins de fer suisses en 1895-1897.

Comme suite aux résultats de l'exploitation des chemins de fer suisses pour les années 1868-1894 que nous avons publiés dans notre bulletin de 1895, p. 421 et suiv., ainsi que dans les 9 tableaux y annexés, nous donnons ci-dessous les résultats des années 1895-1897 pour l'ensemble des chemins de fer suisses et, en outre, les résultats spéciaux aux 5 grandes compagnies, savoir le Central suisse (avec les lignes du Sud de l'Argovie et de Wohlen-Bremgarten), le Gothard, le Jura-Simplon (avec la ligne du Brunig), le Nord-Est suisse (avec le Bœtzberg) et l'Union suisse; nous avons cru utile de reproduire également les résultats généraux de 1888, qui permettent ainsi de faire la comparaison pour une période de 10 années.

La description du réseau est donnée dans le tableau ci-dessous; pendant ces 10 années, la longueur réelle du réseau s'est accrue de 24,64 %. Suivant le premier tableau, le réseau à double voie a augmenté de 76,26 %, tandis que celui à une voie n'accuse que 19,08 %; pendant la période décennale la longueur totale exploitée à la fin de l'année s'est accrue de 21,72 % et la longueur exploitée en moyenne pendant l'année, de 23,67 %.

Die schweizerischen Eisenbahnen von 1895 bis 1897.

Als Fortsetzung zu den in unserer Zeitschrift von 1896 S. 433 u. ff. publizierten Betriebsergebnissen der schweizerischen Eisenbahnen von 1868 bis 1894, sowie zu den denselben beigefügten 9 Tabellen behandeln wir nachstehend die Ergebnisse der Jahre 1895—1897 für die sämtlichen schweizerischen Eisenbahnen, sowie die speciellen Ergebnisse der 5 grossen Eisenbahngesellschaften, nämlich schweizerische Centralbahn (mit den Linien der aargauischen Südbahn und Wohlen-Bremgarten), Gotthardbahn, Jura-Simplon-Bahn (mit der Brünigbahn), Schweizerische Nordostbahn (mit der Bötzbergbahn) und Vereinigte Schweizerbahnen. Wir haben auch als nützlich erachtet, die allgemeinen Ergebnisse für 1888 anzuführen, die es ermöglichen eine Vergleichung der letzten 10 Jahre vorzunehmen.

Die Beschreibung des Netzes ist aus untenstehender Tabelle ersichtlich; die wirkliche Länge des Netzes hat in den letzten 10 Jahren um 24,64 % zugenommen. Die zweigeleisigen Bahnanlagen haben um 76,26 %, die eingeleisigen um 19,08 %, die gesamte Betriebslänge um 21,72 % und die durchschnittliche jährliche Betriebslänge um 23,67 % zugenommen, wie aus der ersten Tabelle sich ergiebt.

	Longueur réelle de la propre ligne *Bauliche Länge der eigenen Bahnen*			Longueur exploitée *Betriebslänge*		Stations *Stationen*
	en tout *im ganzen*	à simple voie *eingeleisig*	à double voie *zweigeleisig*	à la fin de l'année *am Ende des Jahres*	en moyenne pendant l'année *im Jahresdurchschnitt*	en tout *im ganzen*
	km	km	km	km	km	
1897	3583,6	2882,3	701,3	3724	3694	1022
1896	3501,3	2819,1	682,2	3655	3620	1000
1895	3447,1	2837,0	610,1	3596	3573	980
1888	2875,2	2420,6	454,6	3010	2987	713
	pour les 5 grandes compagnies seulement — *die 5 Hauptbahnen allein*					
1897	2646,6	1991,1	655,5	2750	2729	625
1896	2578,2	1940,6	637,6	2697	2693	612
1895	2578,2	2009,5	566,6	2693	2693	610

Quant à l'état du matériel roulant à la fin de l'année, il était le suivant:

Der Bestand des Rollmaterials am Ende des Jahres war folgender:

	Locomotives *Lokomotiven*		Voitures à voyageurs *Personenwagen*					Wagons à marchandises *Güterwagen*			Faculté de chargement *Tragkraft*		
	Nombre *Anzahl*	par km exploité *pro Betriebskm*	nombre *Anzahl*	essieux *Achsen*	par km exploité *pro Betriebskm*	places *Sitzplätze*	par km exploité *pro Betriebskm*	nombre *Anzahl*	essieux *Achsen*	par km exploité *pro Betriebskm*	total *im ganzen* T	par km exploité *pro Betriebskm* T	par essieu *pro Achse* T
1897	1049	0,278	2592	6769	1,80	117 976	31,30	11 836	23 773	6,31	133 620	35,45	5,62
1896	1012	0,274	2484	6643	1,74	112 573	30,43	11 532	23 151	6,26	129 280	34,95	5,58
1895	990	0,272	2429	6278	1,72	109 815	30,16	11 455	22 985	6,31	128 051	35,17	5,57
1888	662	0,217	1901	4732	1,55	83 779	27,42	9 318	18 667	6,11	97 086	31,78	5,20
	pour les 5 grandes compagnies seulement — *die 5 Hauptbahnen allein*												
1897	800	0,291	1995	5357	1,95	92 860	33,77	10 753	21 558	7,84	123 164	44,78	5,71
1896	775	0,285	1917	5093	1,88	88 814	32,93	10 544	21 134	7,54	119 806	44,42	5,67
1895	761	0,282	1880	4978	1,85	86 614	32,16	10 521	21 288	7,90	119 168	44,25	5,60

De 1888 à 1897, le matériel roulant s'est accru de 387 locomotives (58,46 %), 691 voitures à voyageurs (36,35 %) avec 2037 essieux, et de 2518 wagons à marchandises (27,02 %) avec 5106 essieux; le nombre de places disponibles a augmenté de 34 197 (soit de 40,82 %) et la faculté de chargement des wagons à marchandises, de 36 534 tonnes (37,63 %). Ramenée au kilomètre de ligne, l'augmentation du matériel roulant est presque insensible pour les années 1895-1897: il n'y a de différence appréciable qu'avec 1888: pour les 5 compagnies, ces chiffres moyens sont naturellement un peu plus forts.

Von 1888 bis 1897 hat das Rollmaterial um 387 Lokomotiven (58,46 %), 691 Personenwagen (36,35 %) mit 2037 Achsen, und 2518 Güterwagen (27,02 %) mit 5106 Achsen zugenommen: die verfügbaren Sitzplätze haben sich um 34 197 (40,82 %) vermehrt und die Tragkraft der Güterwagen um 36 534 Tonnen (37,63 %). Per Bahnkilometer ist die Zunahme des Rollmaterials für die Jahre 1895 bis 1897 ganz unerheblich; ein wesentlicher Unterschied besteht nur gegenüber 1888: für die fünf Gesellschaften betragen diese Durchschnittszahlen ein wenig mehr.

Le parcours interne du matériel, y compris celui du matériel étranger, présente dans les 10 années des augmentations très considérables pour les km d'essieux de voitures à voyageurs et de wagons-poste, savoir 85,25 % et 84,46 %; les wagons à marchandises n'offrent que 38,50 %, ou pris ensemble avec les wagons-poste, 40,82 %; les km de locomotives sont en augmentation de 59 %; la charge brute transportée, ramenée à 1 km, accuse également 68,43 % d'augmentation pour l'ensemble des chemins de fer suisses. Le tableau ci-dessous donne les renseignements quant aux chiffres absolus.

Der interne Durchlauf des Materials, inbegriffen das fremde Material, weist in den 10 Jahren eine sehr beträchtliche Vermehrung der Achskilometer aus, bei den Personen- und Postwagen 85,25 % und 84,46 %, bei den Güterwagen dagegen nur 38,50 % oder mit den Postwagen zusammen 40,82 %. Die Lokomotivkilometer haben sich um 59 % gehoben: das beförderte Gesamtgewicht per Kilometer für die sämtlichen schweizerischen Eisenbahnen weist ebenfalls eine Zunahme von 68,43 % auf. Die absoluten Ziffern sind in der nachstehenden Tabelle enthalten:

	Locomotives *Lokomotiven* 1000 km de locomotives *Lokomotivkm tausende*	Voitures à voyageurs *Personenwagen*	Wagons à marchandises *Güterwagen*	Wagons-poste *Postwagen*	Ensemble des wagons à marchandises et -poste *Güter- und Postwagen zusammen*	Poids brut total transporté *Befördertes Bruttogewicht* en tout *im ganzen*	Poids brut total transporté *Befördertes Bruttogewicht* par km exploité *pro Betriebskm*
		1000 kilomètres d'essieux — *Achskilometer tausende*				1000 km tonnes — *Tonnenkm tausend*	
1897	32 738	211 186	397 379	28 231	425 610	4 521 676	1224
1896	30 880	200 092	383 113	27 261	410 375	4 279 424	1182
1895	29 380	183 406	363 316	25 812	389 129	3 978 831	1113
1888	20 598	114 001	286 919	15 305	302 225	2 678 588	897
	pour les 5 grandes compagnies seulement — *die 5 Hauptbahnen allein*						
1897	28 286	190 761	379 291	26 387	405 676	4 262 993	1752
1896	26 825	181 488	366 759	25 552	392 311	4 044 977	1502
1895	25 644	166 519	348 959	24 286	373 248	3 768 483	1399

En ce qui concerne le parcours du matériel suisse, tant sur le réseau suisse qu'à l'étranger, les chiffres et les pour cent d'augmentation sont peu différents de ceux ci-dessus. Le parcours d'une locomotive a été en moyenne de 31 626 km en 1888, de 30 807 km en 1895 et de 31 962 km en 1897 (grandes compagnies 35 322 km en 1895 et 36 287 km en 1897): les voitures à voyageurs accusent pour les mêmes années une moyenne de 23 432, 28 822 et 30 742 km d'essieu par voiture (grandes compagnies 32 974 et 34 952 km) et les wagons à marchandises 12 449, 12 666 et 13 408 km (grandes compagnies 13 008 et 13 842 km).

Was den Durchlauf des schweizerischen Materials, sowohl auf dem schweizerischen Netze als im Ausland anbetrifft, so weicht die Anzahl und die Prozentzahl nur wenig von obiger Tabelle ab. Der Durchlauf einer Lokomotive betrug im Durchschnitt 31 626 km im Jahr 1888, 30 807 km im Jahr 1895 und 31 962 km im Jahr 1897 (für die grossen Gesellschaften 35 322 km im Jahr 1895 und 36 287 km im Jahr 1897): die Personenwagen verzeichnen für die gleichen Jahre einen Durchschnitt von 23 432, 28 822 und 30 742 Wagenachskilometer (die grossen Gesellschaften 32 974 und 34 952 km) und die Güterwagen 12 449, 12 666 und 13 408 km (die grossen Gesellschaften 13 008 und 13 842 km).

La comparaison des quantités transportées fait ressortir la grande activité qui a régné sur le réseau suisse pendant ces dernières années: le nombre des voyageurs transportés a augmenté de 1888 à 1897 de 95,57 %, celui des voyageurs-kilomètres, de 77,43 %, ou par kilomètre de ligne, de 43,50 %: le parcours moyen d'un voyageur tend cependant à diminuer légèrement d'une année à l'autre; quant à la fréquentation des trois classes, calculée en pour cent, l'augmentation est tout entière au profit de la IIIe classe: la Ire est en diminution assez forte, la IIe diminue légèrement.

Die Vergleichung der beförderten Mengen lässt die grosse Thätigkeit, die sich auf dem schweizerischen Netze während den letzten Jahren entfaltet hat, hervortreten: die Zahl der beförderten Reisenden hat von 1888 bis 1897 um 95,57 % zugenommen, diejenige der Personenkilometer um 77,43 % oder per Bahnkilometer um 43,50 %: die durchschnittlich von einem Reisenden durchfahrene Strecke ist jedoch von Jahr zu Jahr etwas geringer geworden. Was die Benutzung der drei Klassen, in Prozenten ausgerechnet, anbetrifft, so ist die Vermehrung einzig der III. Klasse zuzuschreiben, die I. Klasse zeigt eine erhebliche und die II. Klasse eine leichte Verminderung.

	Voyageurs *Reisende* nombre — *Anzahl*	Voyageurs-kilomètres *Personen-Kilometer* 1000 v.-k. *P.-K. tausende*	Voyageurs-kilomètres *Personen-Kilometer* par km exploité *pro Betriebskm*	Parcours moyen de 1 voyageur *Jede Person hat durchschnittlich befahren* km	Ire classe *1. Klasse* %	IIe classe *2. Klasse* %	IIIe classe *3. Klasse* %	Voyageurs-km par km d'essieu *Personen-km per Achskm*	Utilisation moyenne des places *Mittlere Ausnutzung der Sitzplatze*
1897 . .	52 958 694	1 026 300	277 851	19,38	0,94	14,47	84,59	4,86	27,83
1896 . .	49 027 530	967 212	267 204	19,73	1,01	15,47	83,52	4,83	27,69
1895 . .	45 383 677	891 273	249 418	19,64	1,10	15,52	83,38	4,86	27,80
1888 . .	27 078 540	578 435	193 631	21,36	1,90	18,88	79,22	5,07	28,60
pour les 5 grandes compagnies seulement — *die 5 Hauptbahnen allein*									
1897 . .	41 336 351	921 955	337 836	22,30	1,12	10,61	88,27	4,83	—
1896 . .	38 428 775	873 464	324 346	22,73	1,21	11,13	87,66	4,81	—
1895 . .	35 694 642	804 092	298 586	22,53	1,32	11,26	87,42	4,83	—

Le mouvement des marchandises n'accuse pas des augmentations proportionnellement aussi fortes que celui des voyageurs: pendant les 10 années 1888-1897, le nombre de tonnes s'est accru de 47,18 % (bagages et animaux inclus); les bagages envisagés seuls offrent 70,32 % d'augmentation et les animaux 41,42 %. La quantité totale des tonnes-kilomètres a augmenté de 38,39 %. L'utilisation moyenne de la faculté de chargement calculée en pour cent, après avoir diminué depuis 1888, tend à se relever depuis 1895; quant au parcours moyen d'une tonne, tant sur l'ensemble du réseau que pour les 5 grandes compagnies, il suit la même loi que celui des voyageurs et diminue légèrement d'une année à l'autre.

Dem Personentransport gegenüber ist der Gütertransport verhaltnismässig zurückgeblieben: während den 10 Jahren 1888—1897 haben sich die beförderten Tonnen, Gepäck und Tiere inbegriffen, um 47,18 % vermehrt: die Gepäcktransporte allein genommen zeigen eine Zunahme von 70,32 % und die Tiertransporte von 41,42. Die Gesamtzahl der Tonnenkilometer hat um 38,39 % zugenommen. Die mittlere Ausnutzung der Tragfähigkeit in Prozenten berechnet ist, nachdem sie seit 1888 abgenommen, von 1895 an wieder um etwas gestiegen; die durchschnittlich von einer Tonne durchfahrene Strecke hat ähnlich wie beim Personenverkehr, sowohl auf dem gesamten Netze als für die fünf grossen Gesellschaften, von Jahr zu Jahr etwas abgenommen.

	Marchandises *Güter* Poids total *Gesamtgewicht* T	Dont — *Davon* Bagages *Gepäck* T	Dont — *Davon* Animaux *Tiere* T	Marchandises *Güter* Poids total *Gesamtgewicht* 1000 tonnes km	Dont — *Davon* Bagages *Gepäck* Tonnes km *Tausende*	Dont — *Davon* Animaux *Tiere* Tonnes km *Tausende*	Utilisation moyenne de la faculté de chargement *Mittlere Ausnützung der Tragkraft* %	Parcours moyen d'une T *Jede Tonne hat im Durchschnitt befahren* km
1897 . . .	13 049 553	181 247	194 379	721 104	7 289	10 081	32,4	55,26
1896 . . .	12 211 134	169 129	174 868	689 826	6 891	9 122	32,3	56,49
1895 . . .	11 133 260	159 289	189 199	642 721	7 580	11 618	31,8	57,73
1888 . . .	8 873 172	106 417	137 448	521 080	4 224	5 963	35,0	58,73
pour les 5 grandes compagnies seulement — *die 5 Hauptbahnen allein*								
1897 . . .	11 524 297	150 980	169 605	699 853	6 882	9 682	?	60,73
1896 . . .	10 851 913	142 418	155 453	670 206	6 521	8 790	?	61,76
1895 . . .	10 007 771	134 123	172 749	626 381	7 237	11 323	?	62,59

La comparaison des recettes de l'exploitation qui font l'objet du tableau ci-dessous fait ressortir les points suivants : pour le transport des voyageurs, l'augmentation des recettes n'a pas suivi celle du mouvement ; elle n'est que de 60,44 % pour les 10 années : par km de ligne, elle a passé de 10 426 fr. en 1888 à 12 676 fr. en 1895 et à 13 529 en 1897 (grandes compagnies 14 206 fr. en 1895 et 15 520 en 1897) : par voyageur elle a diminué pour les mêmes années, de fr. 1.15 à fr. 1.— et à fr. 0.94 (grandes compagnies fr. 1.07 et fr. 1.02) et pour 100 voyageurs kilomètres, de fr. 5.38 à fr. 5.08 et fr. 4.87 (grandes compagnies fr. 4.76 et fr. 4.59). La Ire classe accuse en 1897 12,37 %, la IIe 31,61 % et la IIIe 85,85 % d'augmentation sur les chiffres de 1888. En ce qui concerne les recettes des marchandises (bagages et animaux inclus) l'augmentation a presque suivi celle des quantités transportées, soit 45,89 % (bagages seuls 61,32 % et animaux seuls 57,11 %) ; le produit kilométrique, qui était de 15 608 fr. en 1888 a passé à 16 870 fr. en 1895 et à 18 415 fr. en 1897 (grandes compagnies 21 105 fr. en 1895 et 23 310 fr. en 1897) : la recette pour 100 tonnes transportées à 1 kilomètre a varié entre fr. 8.95, fr. 9.38 et fr. 9.43 pour les mêmes années (grandes compagnies fr. 9.07 et fr. 9.09) : ce total du produit des transports en augmentation constante accuse pour la décade 51,72 % de plus-value : la

Die Vergleichung der Betriebseinnahmen in nachstehender Tabelle lässt folgende Punkte hervortreten : im Personenverkehr haben die Einnahmen nicht im Verhältnis zur Zunahme des Verkehrs Schritt gehalten ; der Zuwachs jener beträgt nur 60,44 % für die 10 Jahre : per Bahnkilometer sind die Einnahmen von Fr. 10 426 im Jahr 1888 auf Fr. 12 676 im Jahr 1895 und 13 529 im Jahr 1897 gestiegen (für die grossen Gesellschaften Fr. 14 206 im Jahr 1895 und 15 520 im Jahr 1897) : auf einen Reisenden berechnet sind sie für die gleichen Jahre von Fr. 1.15 und Fr. 1.00 auf Fr. 0.94 gefallen (bei den grossen Gesellschaften von Fr. 1.07 auf Fr. 1.02) und per 100 Personenkilometer von Fr. 5.38, auf Fr. 5.08 und Fr. 4.87 (bei den grossen Gesellschaften von Fr. 4.76 auf Fr. 4.59). Die erste Klasse weist für das Jahr 1897 12,37 %, die II. Klasse 31,61 % und die III. Klasse 85,85 % Vermehrung gegenüber den Ziffern von 1888 auf. Was die Einnahmen aus dem Güterverkehr anbelangt (Gepäck und Tiere inbegriffen), so hat die Zunahme mit derjenigen der beförderten Menge beinahe Schritt gehalten (45,89 %, Gepäck allein 61,32 % und Tiere allein 57,11 % : die Einnahmen, die auf 1 km Betriebslänge im Jahr 1888 Fr. 15 608 betrugen, sind im Jahr 1895 auf Fr. 16 870 und auf Fr. 18 415 im Jahr 1897 (für die grossen Gesellschaften Fr. 21 105 im Jahr 1895 und Fr. 23 310 im Jahr 1897) ge-

recette totale (recettes diverses pour loyers et affermages, produit de services auxiliaires et autres recettes, y compris) présente 50,80 % d'augmentation.

Le détail des recettes est le suivant:

stiegen. Auf 100 Tonnenkilometer ergaben die Einnahmen für die gleichen Jahre zwischen Fr. 8.95 und Fr. 9.38 und Fr. 9.43 (für die grossen Gesellschaften Fr. 9.07 und Fr. 9.09). Das Gesamterträgnis der Transporte, das beständig zugenommen hat, weist für das Jahrzehnt eine Erhöhung von 51,72 % auf; die Gesamteinnahmen (verschiedene Einnahmen für Mietzinse und Pachten, Einnahmen für Nebengeschäfte und andere Einnahmen inbegriffen) verzeichnen 50,80 % Vermehrung.

Nachstehend die detaillierten Angaben über die Einnahmen:

	Voyageurs *Reisende* total *zusammen* Fr.	Bagages *Gepack* Fr.	Animaux *Tiere* Fr.	Marchandises de toute nature *Güter aller Art* Fr.	Total du produit des transports *Total der Transport-Einnahmen* Fr.	Recettes diverses *Verschiedene Einnahmen* Fr.	Recettes totales *Gesamt-Einnahmen* Fr.	Par km de ligne *Per Bahnkm* Fr.	Par km de parcours utile *Per Nutzkm* Fr.	Par 100 km d'essieu *Per 100 Achskm* Fr.
1897	49 971 075	4 116 684	2 468 840	61 434 427	117 991 026	6 093 149	124 084 175	33 594	4.42	19.49
1896	47 596 277	3 913 390	2 163 906	58 662 313	112 335 886	6 057 827	118 393 713	32 708	4,45	19,39
1895	45 298 066	3 666 283	2 561 491	54 054 365	105 580 205	5 964 560	111 544 765	31 215	4,39	19,48
1888	31 147 035	2 551 849	1 571 379	42 501 145	77 771 408	4 512 069	82 283 477	27 544	4,72	19,77
	pour les 5 grandes compagnies seulement — *die 5 Hauptbahnen allein*									
1897	42 355 555	3 725 577	2 305 880	57 602 701	105 989 733	5 556 889	111 546 602	40 875	4,68	18,70
1896	40 641 111	3 559 837	2 030 459	55 184 763	101 416 170	5 565 108	106 981 278	39 726	4,70	18,64
1895	38 257 769	3 338 388	2 443 060	51 054 163	95 093 380	5 465 138	100 558 518	37 341	4,61	18,63

Quant aux dépenses de l'exploitation, elles se sont accrues dans une proportion beaucoup plus forte que les recettes; le total accuse une augmentation de 72,05 %; par km ces frais ont passé de 12 823 fr. en 1888 à 16 004 fr. en 1895 et à 17 843 fr. en 1897 (grandes compagnies 18 738 fr. en 1895 et 21 280 fr. en 1897). Pour ces mêmes années le coefficient de l'exploitation a varié entre 49,25 %, 54,17 % et 55,86 % (grandes compagnies 53,06 % et 54,79 %). Avec les dépenses diverses (loyers d'affermage, pertes sur les services auxiliaires, et autres dépenses), également en forte augmentation, les dépenses totales forment en 1895 une somme de 71,64 % supérieure à celle de 1888. Alors que par km de parcours utile et par 100

Die Betriebsausgaben sind verhältnismässig bedeutend stärker angewachsen als die Einnahmen: die Zunahme im ganzen betragt 72,05 %: per Kilometer sind diese Ausgaben von Fr. 12 823 im Jahr 1888 auf Fr. 16 004 im Jahre 1895, und Fr. 17 843 im Jahre 1897 gestiegen (bei den grossen Gesellschaften Fr. 18 738 im Jahr 1895 und 21 280 Franken im Jahr 1897. Der Betriebskoefficient variiert für die gleichen Jahre zwischen 49,25 % bis 54,17 % und 55,86 % (für die grossen Gesellschaften 53,06 % und 54,79 %). Mit den verschiedenen Verwendungen (Mieten, Pachten, Verlust auf den Nebengeschaften, und anderen Ausgaben), die ebenfalls erheblich gestiegen sind, bilden die Gesamtausgaben im Jahr 1897 eine um 71,64 % höhere

km d'essieu, les recettes d'ensemble des chemins de fer décroissent ou sont presque stationnaires grâce aux légères augmentations des 5 grandes compagnies, les dépenses inscrites sous ces deux rubriques sont en augmentation constante.

Le tableau ci-dessous renferme les données relatives aux dépenses:

Summe als im Jahr 1888. Während pro Nutzkilometer und per 100 Wagenachskilometer die Einnahmen der gesamten Eisenbahnen abnehmen, oder, dank der leichten Besserung bei den grossen Gesellschaften, ungefähr gleich bleiben, sind die entstehenden Ausgaben dagegen in stetem Steigen begriffen.

Die nachstehende Tabelle enthält die auf die Ausgaben bezüglichen Ergebnisse:

	Administration générale *Allgemeine Verwaltung* Fr.	Entretien et surveillance *Unterhalt und Aufsicht* Fr.	Expédition et mouvement *Expeditions- und Zugdienst* Fr.	Traction et matériel *Fahrdienst* Fr.	Total des frais d'exploitation réels *Total der reinen Betriebsausgaben* Fr.	Dépenses diverses *Verschiedene Ausgaben* Fr	Dépenses totales *Gesamtausgaben* en tout *im ganzen* Fr.	par km exploité *pro Betriebskm* Fr.	par km de parcours utile *pro Nutzkm* Fr.	par 100 km d'essieu *pro 100 Achskm* Fr.	En % des recettes totales *In % der Gesamt-Einnahmen* %
1897 . .	3 371 238	15 069 525	20 591 020	26 875 329	65 907 112	9 356 852	75 263 964	20 376	2,68	11,82	60,66
1896 . .	3 229 767	14 192 762	19 232 333	24 610 220	61 265 082	9 249 193	70 514 275	19 480	2,65	11,55	59,56
1895 . .	3 035 581	13 599 984	17 662 937	22 890 051	57 188 553	9 004 780	66 193 333	18 524	2,61	11,56	59,34
1888 . .	2 420 552	10 578 815	11 643 469	13 663 190	38 306 026	5 544 857	43 850 883	14 679	2,51	10,54	53,29
	pour les 5 grandes compagnies seulement — *die 5 Hauptbahnen allein*										
1897 . .	2 801 966	13 284 342	18 779 065	23 617 745	58 074 423	8 356 817	66 431 240	24 343	2,78	11,14	59,55
1896 . .	2 681 872	12 642 537	17 579 101	21 642 908	54 161 053	8 365 323	62 526 376	23 218	2,75	10,90	58,45
1895 . .	2 509 454	11 967 627	16 178 465	20 113 722	50 459 975	8 123 627	58 583 602	21 754	2,69	10,85	58,26

L'excédent des recettes totales sur les dépenses totales présente pour 1897 une augmentation de 27,03 % sur l'excédent de 1888; il s'accroît chaque année en valeur absolue, tandis que ramené au kilomètre exploité, il présente en 1897 une légère diminution vis-à-vis de 1896. Le rendement total des lignes qui a atteint son maximum en 1895 a diminué en 1896 et 1897; l'augmentation totale pendant les 10 années n'est que de 18,98 %: la même observation peut être faite au sujet du rendement calculé en pour cent du capital d'établissement réduit à l'année entière. Quant aux frais d'établissement des propres lignes en exploitation, ils accusent pendant la décade une augmentation de 25,09 %; les frais par kilomètre de ligne, ne présentent par contre aucune variation importante. Nous donnons ci-dessous les chiffres y relatifs:

Der Betriebsüberschuss der Gesamteinnahmen gegenüber den Gesamtausgaben verzeigt für 1897 eine Vermehrung von 27,03 % gegenüber dem Überschuss von 1888; derselbe nimmt im Gesamtwerte jedes Jahr zu, auf den Betriebskilometer berechnet, ergiebt sich aber für 1897 eine kleine Abnahme gegenüber 1896. Der Gesamtertrag des Netzes, welcher 1895 sein Maximum erreichte, hat 1896 und 1897 abgenommen; die Gesamterhöhung während den letzten 10 Jahren beträgt nur 18,98 %. Die gleiche Beobachtung wird bei Ermittlung des für ein ganzes Jahr in Prozenten berechneten Ertrages des Anlagekapitals gemacht. Die Baukosten der im Betriebe befindlichen eigenen Linien verzeigen für das Jahrzehnt eine Zunahme von 25,09 %: die Kosten per Bahnkilometer weisen dagegen keine wichtige Veränderung auf. Nachstehend d e bezüglichen Ziffern.

	Excédent des recettes totales sur les dépenses totales *Überschuss der Gesamt-Einnahmen über die Gesamt-Ausgaben*		Rendement *Ertrag*		Capital réduit à l'année entière *Kapital im Jahresdurchschnitt* non compris les pertes de cours sur les actions, les dépenses à amortir et les frais d'installation d'entreprises accessoires *ohne die Emissionsverluste auf den Aktien, die zu amortisierenden Verwendungen und die Nebengeschäfte*	Dépenses d'établissement des propres lignes en exploitation *Baukosten der im Betriebe stehenden eigenen Linien*	
	en tout *im ganzen* Fr.	par km exploité *pro Betriebskm* Fr.	en tout *im ganzen* Fr.	en % du capital *in % des Kapitals* %	Fr.	en tout *im ganzen* Fr.	par km de ligne *pro Bahnkm* Fr.
1897	48 820 211	13 218	42 282 043	3,493	1 210 469 672	1 141 093 146	316 597
1896	47 879 438	13 228	44 270 475	3,732	1 186 243 712	1 105 203 931	313 722
1895	45 351 432	12 691	44 998 496	3,801	1 183 878 145	1 089 261 788	314 086
1888	38 432 594	12 865	35 536 943	3,392	1 047 724 492	912 234 467	315 435
pour les 5 grandes compagnies seulement — *die 5 Hauptbahnen allein*							
1897	45 115 362	16 532	38 778 892	3,624	1 070 103 759	996 719 581	376 604
1896	44 454 902	16 508	41 039 265	3,897	1 053 121 560	973 474 855	377 579
1895	41 974 916	15 587	41 827 878	3,961	1 056 024 702	965 623 013	374 534

Au 31 décembre 1897 les chemins de fer suisses employaient au total 26,561 personnes se répartissant ainsi qu'il suit: administration générale 1108; entretien et surveillance de la voie 7676: expédition et mouvement 10 547; traction et matériel 7072: services accessoires 158.

A la même date les caisses de pensions avaient 11 695 membres cotisants et au 1er janvier 1897 une fortune de 24 696 682 fr. Ses recettes annuelles étaient de 4 092 001 fr., dont 1 161 744 fr. de cotisations, 1 938 963 fr. d'allocations des compagnies et 991 294 fr. de recettes diverses: il a été accordé 1 603 437 fr. en secours de toute nature à 2777 membres, 54 057 fr. ont été remboursés et les dépenses diverses se sont élevées à 25 490 fr. laissant ainsi un solde à nouveau de 27 105 699 fr. Les Caisses de secours pour maladies, Caisses d'épargne et fonds de secours comprenaient 12 893 membres au 31 décembre 1897, avec 1 365 907 fr. de fortune au commencement de l'année: les cotisations ont produit 325 165 fr., les allocations des compagnies 120 516 fr., les recettes diverses 77 414 fr., soit au total 523 095 fr. Quant aux dépenses elles se sont éle-

Die schweizerischen Eisenbahnen beschäftigten 1897 26 561 Personen, die sich wie folgt verteilen: allgemeine Verwaltung 1108; Unterhalt und Aufsicht der Bahn 7676; Expeditions- und Zugsdienst 10 547; Fahrdienst und Werkstätten 7072; Nebengeschäfte 158.

Auf den gleichen Zeitpunkt gehörten den Pensionskassen mit Fr. 24 686 682 Vermögen auf 1. Januar 1897, 11 695 beitragspflichtige Mitglieder an. Sie haben Fr. 4 092 001 Jahreseinnahmen, darunter Fr. 1 161 744 Beiträge der Mitglieder, Fr. 1 938 963 der Bahnverwaltung und Fr. 991 294 an verschiedenen Einnahmen; Fr. 1 603 437 Unterstützungen jeder Art wurden an 2777 Mitglieder gewährt: Fr. 54 057 als Rückerstattungen. Fr. 25 490 an Verschiedenem kamen in Ausgabe; es ergiebt sich somit ein Saldo auf neue Rechnung von Fr. 27 105 699. Den Krankenkassen, Sparkassen und Unterstützungsfonds gehörten auf 31. Dezember 1897 12 893 Mitglieder mit Fr. 1 365 907 Vermögen auf Anfang des Jahres an: die Mitgliederbeiträge betragen Fr. 325 165: die Beiträge der Bahnverwaltungen Fr. 120,516, die sonstigen Einnahmen Fr. 77 414, im ganzen Fr. 523 095. Die

vées à 365 953 fr. dont 317 021 fr. pour secours accordés à 5981 membres, 45 410 fr. versés à titre de remboursements, et 3522 fr. pour frais divers; à la fin de 1897 le capital était de 1 523 049 fr.

Il reste encore à mentionner les accidents qui, en 1897, se sont élevés au total à 998, savoir: 70 déraillements (38 aux changements de voie et 32 en pleine voie): 34 collisions (32 dans les stations et 2 en pleine voie) et 894 accidents divers dont 872 personnes ont été victimes. Les déraillements et les collisions n'ont causé que des blessures, à 2 voyageurs, 9 agents des chemins de fer et à 1 autre personne: les accidents produit par d'autres causes ont entrainé la mort de 6 voyageurs, 26 agents et 26 autres personnes; ont en outre été blessés 38 voyageurs, 751 agents et 30 autres personnes. Il y a eu de plus 8 suicides et 2 tentatives de suicide.

Sur 1 000 000 de voyageurs, 0,11 voyageur a été tué et 0,76 blessé.

Sur 10 000 000 voyageurs kilomètres, 0,06 voyageur a été tué et 0,39 blessé.

Sur 100 000 km de locomotives, 0,08 agent a été tué et 2,32 ont été blessés.

Sur 1 000 000 km d'essieux, 0,04 agent a été tué et 1,19 ont été blessés.

Sur 100 km de ligne, 0,70 autre personne a été tuée et 0,84 blessée.

Ausgaben beliefen sich auf Fr. 365 953, wovon Fr. 317 021 Unterstützungen an 5981 Mitglieder, Fr. 45 410 Rückerstattungen und Fr. 3522 sonstige Ausgaben; am Ende des Jahres 1897 betrug der Vermögensbestand Fr. 1 523 049.

Es bleiben noch die Unfälle zu erwähnen, welche 1897 sich zusammen auf 998 beliefen, wovon 70 verursacht durch Entgleisungen (38 in Ausweichungen und 32 auf offener Bahn): 34 Zusammenstösse (32 auf den Stationen und 2 auf offener Bahn) und 894 sonstige Unfälle, wovon 872 Menschen betroffen wurden. Durch die Entgleisungen und Zusammenstösse sind nur Verletzungen an 2 Reisenden, 9 Bahnbediensteten und einer Drittperson verursacht worden; die Unfälle infolge sonstiger Ereignisse hatten den Tod von 6 Reisenden, 26 Bahnbediensteten und 26 Drittpersonen zur Folge; ausserdem wurden verletzt 38 Reisende, 751 Bahnbedienstete und 30 Drittpersonen. Ferner haben sich 8 Selbstmorde und 2 Selbstmordsversuche ereignet.

Auf 1 000 000 Reisende wurden 0,11 Reisende getötet und 0,76 verletzt.

Auf 10 000 000 Personenkilometer wurden 0,6 Reisende getötet und 0,39 verletzt.

Auf 100 000 Lokomotivkilometer wurden 0,08 Bahnbedienstete getötet und 2,32 verletzt.

Auf 1 000 000 Achskilometer wurden 0,04 Bahnbedienstete getötet und 1,19 verletzt.

Auf 100 Bahnkilometer wurden 0,70 Drittpersonen getötet und 0,84 verletzt.

Digitized by Google

UNIVERSITY OF MICHIGAN
3 9015 01649 9579

Digitized by Google

UNIVERSITY OF MICHIGAN
3 9015 01649 9579

Digitized by Google